TYGODNIK • 5.10.1975

CENA 3 ZŁ

40
1265

SKRZYDLATA POLSKA

Z LOTU PO KRAJU

SYSTEM AUTOMATYCZNEJ REZERWACJI MIEJSC W PLL LOT

W warszawskim Biurze Rezerwacji i Sprzedaży Biletów PLL LOT przy ul. Waryńskiego 9 zainstalowano system automatycznej rezerwacji miejsc LOTAR (skrót od LOT Automated Reservations), który czynny będzie od 1 listopada br. To urządzenie komputerowe będzie udzielało informacji o połączeniach lotniczych Warszawy z 200 najczęściej uczęszczanymi przez Polaków portami lotniczymi świata. System LOTAR umożliwia uzyskanie informacji na temat połączeń oraz dokonanie rezerwacji miejsc na wszystkie linie zagraniczne LOTU. Dzięki temu w stołecznym Air Terminal pasażer będzie mógł załatwić kupno biletu i rezerwację przy jednym stanowisku.

System LOTAR sprowadzony został do Polski na podstawie umowy dzierżawnej, zawartej przez PLL LOT z międzynarodową organizacją łączności towarzystw lotniczych SITA. Przewiduje się zainstalowanie tego typu komputerów we wszystkich biurach LOTU w Warszawie oraz na lotnisku. Polska jest pierwszym krajem w RWPG, który wprowadził system automatycznej rezerwacji miejsc w samolotach.

III CENTRALNE ZAWODY ROZPOZNANIA POWIETRZNEGO SIŁ ZBROJNYCH PRL

W pierwszej dekadzie września br. odbyły się III Centralne Taktyczno-Bojowe Zawody Rozpoznania Powietrznego Sił Zbrojnych PRL z udziałem powietrznych związków Wojsk Lotniczych, Wojsk OPK i lotnictwa Marynarki Wojennej. Zespołowo zwyciężyli lotnicy Marynarki Wojennej, przed reprezentantami Wojsk OPK i Wojsk Lotniczych.

W grupie lotnictwa rozpoznawczego najlepszą była załoga samolotu Il-28 z lotnictwa Marynarki Wojennej: kpt. pil. **Tadeusz Fabijańczyk**, kpt. nawig. **Ireneusz Klepacki** i bosm. sztab. **Edmund Loroch**. W grupie lotnictwa myśliwsko-szturmowego i myśliwsko-bombowego zwyciężył lotnik-marynarz kpt. pil. **Teodor Nasuta**. Wśród pilotów myśliwskich najlepszym okazał się kpt. pil. **Jan Pajurek** (Wojska OPK), a w grupie lotnictwa wojsk lądowych załoga: chor. pil. **Mieczysław Babierecki** i kpt. nawig. **Józef Karas** (Wojska Lotnicze).

AENY DLA RUMUNII

W Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL" w Mielcu przygotowano do wysłania do Rumunii partię samolotów An-2 w wersji rolniczej. Jest to, nie licząc dostaw tych samolotów dla największego odbiorcy — Związku Radzieckiego, największy w historii mieleckiego zakładu jednorazowy kontrakt eksportowy samolotów An-2.

ZAWODY UŻYTECZNO-BOJOWE WOJSK OPK

W Wojskach Obrony Powietrznej Kraju rozegrano zawody użyteczno-bojowe o tytuły mistrzowskie pododdziałów poszczególnych służb. Miano mistrzowskiego pododdziału ogniowego WOPK przyznano po raz czwarty pododdziałowi dowodzonemu przez mjr. mgr. inż. **Stefana Bartczaka**. Mistrzem zespołu technicznego rakietowców WOPK został po raz drugi zespół kpt. **Kazimierza Kieljańskiego**. Miano mistrzowskiego pododdziału radiotechnicznego WOPK zdobył zespół mjr. **Józefa Piecha**. Uczestnicy tegorocznych zawodów użyteczno-bojowych rakietowych i radiotechnicznych reprezentowali wysokie umiejętności.

LOTNICY AW W HARCERSKIM FESTYNIE W WARSZAWIE

Na Podzamczu w Warszawie odbył się w ostatnią niedzielę lata (21 września) Harcerski Festyn Młodzieży Szkolnej z udziałem ponad 20 tysięcy druhów i zuchów. Ne zabrakło w nim także atrakcji lotniczych, akrobacji samolotowych i skoków spadochronowych, w wykonaniu pilotów i skoczków Aeroklubu Warszawskiego. Na Kępie Potockiej odbyły się tego dnia zawody latawcowe.

DNI KSIĄŻKI I PRASY TECHNICZNEJ

W dniach 20—31 października 1975 r. odbędą się po raz drugi Dolnośląskie Targi Książki. Impreza ta jest kontynuacją tradycji Księgarstwa Dolnośląskiego, zapoczątkowanych w XVI—XVII wieku. Organizowana we Wrocławiu, stolicy Dolnego Śląska, spełnia ważną rolę kulturotwórczą i ma przede wszystkim na celu pokazanie całkowitej integracji Śląska z Polską, a także osiągnięć edytorskich największych wydawców polskich. Targi wprowadziły, jako jedyne z wszystkich tego typu imprez, bezpośrednią sprzedaż książek odbiorcom zbiorowym i indywidualnym. Dzięki połączeniu szerokiej ekspozycji książek i ich bezpośredniej sprzedażą, Targi osiągają ogromne sukcesy nie tylko finansowe, ale przede wszystkim w dziedzinie upowszechniania czytelnictwa i popularyzacji cennych publikacji, podnoszących poziom umysłowy i kulturalny społeczeństwa.

Ze względu na trwające niemal równolegle Dni Książki i Prasy Technicznej, Targi umożliwią zainteresowanym instytucjom i osobom nabycie wszystkich dostępnych nowości literatury technicznej. Między innymi wystawionych zostanie ok. 150 tytułów Wydawnictw Komunikacji i Łączności. Ekspozycja połączona będzie ze sprzedażą. Na Targi przyjadą również autorzy książek wydawanych przez WKiŁ. Ogółem na Dolnośląskich Targach Książki zaprezentowanych zostanie ok. 3000 tytułów 22 wydawnictw.

Imprezę poprzedziła szeroka akcja reklamowa, m.in. w postaci ofert rozsyłanych do zakładów pracy, instytucji i szkół. Wszystkie wydawnictwa biorące udział w Targach przygotowały własne materiały propagandowo-reklamowe: katalogi, torby, druki, papier firmowy i ulotki, które będą udostępnione na stoiskach.

Organizator: Międzywojewódzkie Przedsiębiorstwo „Dom Książki" we Wrocławiu, współorganizatorzy: Oddziały Wojewódzkie NOT, wojewódzkie Biblioteki Publiczne, Kuratoria Oświaty i Wychowania z województw: jeleniogórskiego, legnickiego, wałbrzyskiego, wrocławskiego oraz wydawcy serdecznie zapraszają do udziału w Dolnośląskich Targach Książki w dniach 20—31 października 1975 r. w godz. 11—19.00. Ekspozycja zostanie zorganizowana w auli wystawowej NOT we Wrocławiu przy ul. Świerczewskiego 74. Uroczyste otwarcie odbędzie się 20 października o godz. 13.00.

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI ZAPRASZAJĄ

Wydawnictwa Komunikacji i Łączności zapraszają w okresie trwania Dni Książki i Prasy Technicznej: 5—12 października br. do Ośrodka Informacyjnego ul. Kazimierzowska 52, który w tym czasie czynny będzie w godz. 9—18.00. PT Klientom zostaną udostępnione materiały informacyjne w postaci katalogów, ulotek i innych, a także będą mogli na miejscu zakupić interesujące ich pozycje.

NOWE REKORDY PRZEWOZOWE LOTU

Sierpień tego roku był również szczytowym, a jednocześnie rekordowym okresem w przewozach naszego LOTU. Ogólna praca przewozowa osiągnęła w sierpniu br. 19,7 mln tonokilometrów i była o 22,7 procent większa niż w rekordowym miesiącu 1974 r. Przewozy krajowe wzrosły w porównaniu z 1974 r. o 33,8 procent. W sierpniu br. LOT przewiózł ogółem 185 tys. pasażerów, w tym 100,3 tys. w lotach zagranicznych.

Wyniki pierwszych ośmiu miesięcy 1975 r. wskazują na to, że wzrost pracy przewozowej LOTU w tym roku przekroczy 30 procent. (o)

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- PUŁK ŚMIGŁOWCÓW
- „ŻOŁNIERZ POLSKI" NA ŁAMACH „SKRZYDLATEJ"
- JUNIORÓW STAĆ NA WIĘCEJ
- BALONY NAD CZĘSTOCHOWĄ
- 17 PUŁK LOTNICTWA ŁĄCZNIKOWEGO
- BAJKONUR
- LOTNIE I ICH REKORDY
- LOTAR W WARSZAWSKIM AIR-TERMINALU

NASZA OKŁADKA:

Kolejnym dowodem wielkiego zainteresowania lotniarstwem w naszym kraju był wrześniowy Zlot Pilotów i Konstruktorów Lotni na Żarze, o którym piszemy na stronach 8—9. Z Żaru pochodzą też zdjęcia lotni, zamieszczone na okładce.

Zdjęcia: HENRYK KUCHARSKI

POWINIEN BYĆ IL-62

W numerze 38, na stronie 3, pomyłkowo zamieszczone zostało zdjęcie Boeinga-727 zamiast Ilа-62. Przepraszamy naszych Czytelników.

(Red.)

NA HORYZONCIE

PUL

Ten skrót nie jest jeszcze dostatecznie znany szerszemu ogółowi, ponieważ to co się za nim kryje — istnieje zaledwie rok i trzy miesiące. Mam tu na myśli Przedsiębiorstwo Usług Lotniczych (w skrócie PUL), powołane przez władze lotnictwa cywilnego 1 lipca 1974 r.

Co spowodowało powołanie do życia tego rodzaju przedsiębiorstwa? Najogólniej mówiąc, można by stwierdzić — samo życie. A już ściślej biorąc — społeczno-gospodarczy rozwój kraju, stale rosnąca i zmieniająca się skala ludzkich potrzeb, wymagająca odpowiednio szybkich operacji gospodarczych, a także konieczność najbardziej ekonomicznego wykorzystania czasu i środków.

W każdym nowoczesnym państwie lotnictwo, będące wykładnikiem postępu, nie może ograniczać swej roli jedynie do liniowych przewozów pasażerów i towarów. W coraz szerszym zakresie musi ono spełniać różne usługi. Wysoką specjalizację usług osiągnęło u nas lotnictwo sanitarne oraz lotnictwo gospodarcze zorganizowane w Lotniczym Zespole Usług Gospodarczych przy WSK — „PZL" Okęcie, znane pod popularnym skrótem LZUG. Tak, ale to nie wszystko. Pozostał jeszcze przewóz pasażerów i towarów w czasie i miejscach odpowiadających indywidualnym potrzebom zleceniodawców. Mam tu na myśli loty dyspozycyjne. Samoloty są coraz szerzej wykorzystywane jako przekaźniki telekomunikacyjne, do zdjęć fotogrametrycznych, kontroli wszelkiego rodzaju linii przesyłowych, patrolowania obszarów leśnych, wodnych i rolnych, w ratownictwie morskim, a śmigłowce — w pracach dźwigowych.

Oczywiste więc, że zainteresowane usługami lotniczymi resorty i przedsiębiorstwa kupowały sobie po prostu samoloty i wykorzystywały je dla swoich potrzeb, co dało się szczególnie zauważyć w zakresie tzw. lotów dyspozycyjnych. Powodowało to sytuacje, że rozproszeni właściciele samolotów dyspozycyjnych, gospodarujący najczęściej jedną maszyną, zmuszeni byli organizować sobie kłopotliwą dla nich wysoko wyspecjalizowaną obsługą techniczną. Z drugiej strony, zaspokajając potrzeby jednego tylko właściciela, samoloty takie osiągały znikome naloty (30—60 godzin rocznie), a więc były wykorzystane nieekonomicznie. Ilości wylatanych godzin niektórych samolotów dyspozycyjnych, przy obowiązujących resursach eksploatacyjnych, stwarzały perspektywę posługiwania się tymi samymi maszynami jeszcze przez kilkanaście, a nawet kilkadziesiąt lat.

Taki stan rzeczy skłonił właśnie władze lotnictwa cywilnego do powołania Przedsiębiorstwa Usług Lotniczych. Efekty takiego działania są już po roku obiecujące. Nowe przedsiębiorstwo zorganizowało niezbędną bazę kadrową i techniczną, przejęło część rozproszonych samolotów, o 40 proc. zwiększyło dotychczasowy nalot samolotów fotogrametrycznych, całkowicie zaspokajając potrzeby gospodarki krajowej w zakresie fotogrametrii. Stopniowo przejmuje PUL wykonawstwo lotów dyspozycyjnych zarówno na rzecz dotychczasowych właścicieli samolotów, jak i innych zleceniodawców. Tabor lotniczy stanowiący własność lub znajdujący się w obsłudze PUL-u składa się z samolotów Il-14, An-2, „Morava" L-200 i śmigłowca Mi-2.

Już obecnie PUL świadczy usługi w zakresie lotów: pasażersko-transportowych (dyspozycyjnych), fotogrametrycznych i telekomunikacyjnych. W najbliższym czasie przewiduje się włączenie do zakresu działania PUL także lotów patrolowych i prac dźwigowych. W roku przyszłym PUL ma objąć swoim działaniem wszystkie rodzaje usług lotniczych, zwiększając w dalszym ciągu nalot poszczególnych samolotów, a tym samym podwyższając efektywność i ekonomiczność wykorzystania zarówo sprzętu, jak i personelu lotniczego. Zadania te będą wykonywane w oparciu o istniejący już w kraju potencjał lotnictwa cywilnego, zwiększony o nowe, specjalistyczne śmigłowce dźwigowe.

Dotychczas o PUL-u nie było zbyt wiele słychać. Warto więc przedsiębiorstwo bardziej reklamować.

Ikarus

MIĘDZY VI A VII ZJAZDEM PARTII

NA MIĘDZYNARODOWYCH SZLAKACH

Ogromne tempo międzynarodowych przewozów lotniczych to zjawisko, które towarzyszy rozwojowi współczesnego świata od lat przynajmniej kilkunastu. Tempa tego nie zahamował nawet w sposób istotny kryzys paliwowy i ogólna recesja ekonomiczna świata zachodniego.

W tym ogólnie przyspieszonym tempie mamy i my, rzecz oczywista, swój udział. Aby jednak prawidłowo ocenić miejsce jakie w tej ogólnoświatowej tendencji zajął polski, międzynarodowy transport lotniczy, warto wrócić do okresu poprzedzającego VI Zjazd Partii oraz do atmosfery w jakiej rozwijało się wtedy całe nasze lotnictwo cywilne. To prawda: w latach 1966—1970 **tempo wzrostu** naszych przewozów międzynarodowych było już stosunkowo szybkie. Ilość pasażerów przewiezionych na trasach międzynarodowych wzrosła w tym okresie z 208,8 do 324,6 tysięcy. Sieć połączeń międzynarodowych obejmująca w 1966 roku 23 miasta w 21 krajach, wzrosła do 30 miast w 24 krajach świata. Wycofano w tym okresie pamiętające jeszcze czasy II wojny światowej samoloty Li-2 oraz wprowadzono do eksploatacji pierwsze w historii LOTU samoloty odrzutowe Tu-134.

Jednakże głębsza analiza tych wskaźników przedstawia się już o wiele mniej efektownie, jeśli przejść do porównań z innymi przewoźnikami lotniczymi; nawet z tymi najbliższymi nam, to jest z krajami członkowskimi RWPG. Daleko nie dotrzymywaliśmy im kroku, zaś nasze wskaźniki wzrostu nie oddawały faktycznego stanu rzeczy, gdyż nasza baza wyjściowa była po prostu bardzo niska. Przeto do historycznych wręcz należy zaliczyć podjętą w styczniu 1971 roku decyzję o zakupie trzech dalekodystansowych samolotów pasażerskich typu Ił-62, popartą zaleceniem prowadzenia rozmów w sprawie uruchomienia linii transatlantyckiej oraz innych pozaeuropejskich linii lotniczych na Środkowy Wschód i do północnej Afryki.

Były to decyzje, które w zasadniczy sposób dokonały zmian jakościowych w naszym transporcie międzynarodowym. Zwłaszcza, iż w ślad za tym poszły dyrektywy w dokumencie aż tak wysokiej rangi jak Uchwała VI Zjazdu Partii.

Okres przedzjazdowej dyskusji nad projektem Uchwały, czas obrad jak i plany realizacji wytycznych Partii wyzwoliły wiele energii i inwencji wśród pracowników całego lotnictwa cywilnego, a wśród załogi Polskich Linii Lotniczych LOT w szczególności.

Zgodnie z Uchwałą Zjazdu, główny nacisk w działalności LOTU położony został na rozwój przewozów międzynarodowych. Najważniejszym zaś krokiem zmierzającym w tym kierunku było uruchomienie linii atlantyckiej, co miało miejsce, jak wiadomo, w kwietniu 1973 roku.

Jednakże już rok 1971, pierwszy rok po grudniowym przełomie, przyniósł LOTOWI dużą poprawę wyników ekonomicznych przy wyższym niż poprzednio wzroście przewozów. Przewozy pasażerskie, licząc w pasażerokilometrach, wzrosły w porównaniu do roku poprzedniego aż o ponad 23 procent. Na liniach międzynarodowych przewieziono 375 tysięcy pasażerów, czyli o 50 tysięcy więcej niż w roku poprzednim. Warto podkreślić, że wyniki te uzyskane zostały w tym samym układzie połączeń i bez przedłużania sieci linii zagranicznych.

Rok 1972 przyniósł dalszą poprawę wyników LOTU. Praca przewozowa w lotach zagranicznych wzrosła o 37 procent, przewozy pasażerskie o 34 procent; ilość pasażerów na liniach międzynarodowych wzrosła o blisko sto tysięcy, osiągając wielkość 471 tys.

Ten ogromny skok ilościowy wsparty został znaczną poprawą w jakości usług. LOT otrzymał pierwsze dwa samoloty typu Ił-62 i szybko wprowadził je do eksploatacji. Pozwoliło to na dokonanie pierwszych rekonesansowych lotów do Ameryki, rozszerzenie sieci połączeń do odległego o 3 800 km od Warszawy Bagdadu oraz do drugiego po Frankfurcie portu lotniczego w RFN — Hamburga.

Coraz większe osiągnięcia w przewozach przyniosły w konsekwencji kolejną poprawę wskaźników ekonomicznych. Nasz jedyny przewoźnik, mimo nierentownej komunikacji krajowej, uzyskał blisko pół miliarda złotych akumulacji.

Rok 1973 to dalszy, poważny krok naprzód. LOT staje się jednym z 25 przewoźników atlantyckich, przekracza po raz pierwszy granicę stu milionów tonokilometrów przewozów i jest notowany na liście czterdziestu największych towarzystw lotniczych świata; co prawda na 44, czyli ostatnim miejscu, ale to się też liczy. Ilość pasażerów na liniach międzynarodowych ponownie wzrasta o prawie sto tysięcy i osiąga wielkość 566 tys. Sieć międzynarodowych linii LOTU przedłuża się do 56 730 km — o nowe połączenia do Nowego Jorku — 7 400 km oraz Damaszku — 2 800 km.

Rok 1974 to umacnianie się na wcześniej uruchomionych liniach oraz uruchomienie nowych połączeń do Algieru, Tunisu i Kolonii (długość linii zagranicznych osiąga 58 586 km). Na trasach międzynarodowych samoloty LOTU przewożą 644 tys. pasażerów.

Ostatnie lata przyniosły więc Polskim Liniom Lotniczym LOT wiele sukcesów. Osiągnięto je dzięki ofiarnej pracy załogi, która starała się w maksymalnym stopniu wykorzystać możliwości, jakie stworzyły przychylne dla komunikacji lotniczej decyzje kierownictwa politycznego oraz Uchwała VI Zjazdu Partii.

Jednakże, jak już wspomnieliśmy, Polska znajduje się na 44 pozycji w światowej tabeli przewoźników lotniczych (członków ICAO). Jest to ogromna dysproporcja w porównaniu z miejscem jakie zajmuje nasz kraj w tabeli państw o określonych potencjałach ekonomicznych.

Wiele rezerw dla naszego transportu lotniczego wydaje się tkwić w handlu zagranicznym. Zwłaszcza w zakresie przewozów towarowych. Samoloty naszego przewoźnika służą też chyba w zbyt małym stopniu rozwojowi turystyki międzynarodowej.

Wszystkie te zaległości są ostatnimi laty dość energicznie likwidowane. Idąc np. w ślad za naszymi interesami gospodarczymi, LOT uruchomił nowe linie do Libii, Algieru i Tunisu oraz zwiększył częstotliwość połączeń z RFN i Francją. Wydaje się też nabierać szans uruchomienie linii na Daleki Wschód i do Kanady.

Wszystko to pozwala rokować nadzieje, że przyjęte w ostatnich latach tempo rozwoju w naszej międzynarodowej komunikacji lotniczej zostanie utrzymane, a nawet na tyle przyspieszone, że zapewni to naszemu krajowi i pod tym względem należne mu miejsce w świecie.

HENRYK ŻWIRKO

U góry: Il-62 „Fryderyk Chopin", niżej: w kabinie pasażerskiej, pod opieką stewardesy. Zdjęcia: J. Czerniak i M. Kobrzyński

13 SZCZĘŚLIWA

KORESPONDENCJA Z WIELKIEJ BRYTANII

DUNSTABLE, siedziba Londyńskiego Klubu Szybowcowego, było w dniach 16—25 sierpnia br. miejscem Europejskich Zawodów Szybowcowych „Euroglide". Lotnisko jest położone ok. 35 km na północ od granicy Londynu i przylega do TMA Londyn, gdzie obowiązuje zakaz latania na szybowcach. Latające nad Dunstable szybowce niemal ocierają się o potężne cielska samolotów komunikacyjnych, ale że każdy z użytkowników powietrza pilnuje swojego podwórka — nie ma sąsiedzkich nieporozumień. Od góry lotnisko jest przykryte przecinającymi się korytarzami lotniczymi. Nawet w bardzo niewielkich sektorach obowiązują więc różne, maksymalne dla szybownictwa poziomy lotów. W warunkach lotu z widzialnością (widzialność 5 km, pionowa odległość od chmur 300 m, pozioma odległość od chmur 5 km) można wykonywać w tym rejonie loty w korytarzach, przy założeniu, że szybowce posiadają łączność radiową. Na mapach lotniczych, obok korytarzy, stref lotów na małej wysokości, stref lotów balonów, stref o innych ograniczeniach i stref zakazanych, naniesione są wszystkie lotniska i szybowiska, a także oznaczone miejsca o dużym nasileniu lotów szybowcowych. Tak więc wszystko co lata jest traktowane serio, wszyscy mają prawo do istnienia i wszyscy muszą wzajemnie na siebie uważać.

Lotnisko, choć duże i ładnie położone, jest miejscami zdradliwie pofalowane i nie wszędzie nadaje się do lądowania. Przylegające do lotniska malownicze wzgórza są ulubionym miejscem weekendowych wycieczek i dobrym terenem do lotów żaglowych. Widok defilujących wzdłuż zbocza szybowców różnych typów, od pękatych, drewnianych do smukłych, najnowocześniejszych konstrukcji, zachwyca każde oczy. W weekendy zbocze ożywia się dodatkowo kolorowymi lotniami różnych typów.

Po raz pierwszy oglądałam takie widowisko. Łopot płótna na wietrze, zapach skoszonej trawy, powolne przesuwanie się lotni wzdłuż zbocza albo zawisanie w jednym miejscu zmusza widza obeznanego z lataniem do zastanowienia się, czy niewolnicy prędkości, ubolewający po locie nad każdym niepotrzebnym okrążeniem, powodującym na mecie sekundowe straty, potrafią się jeszcze cieszyć samym lotem, czy już tylko dobrym wynikiem. Lotniarstwo jest w Anglii coraz bardziej popularne, również wśród pilotów. Piękny popis lotu na lotni typu „Quicksilver" dał doskonały zawodnik Justyn Wills, syn sławnego Filipa Wills'a.

Ale nie o lotniach „Skrzydlata" kazała mi pisać. Choć nazwa „Euroglide" brzmi bardzo dumnie, jednak w tym roku obok 42 zawodników angielskich stanęło na starcie tylko 3 pilotów z „kontynentu". Gazeta „Daily Telegraph", opłacająca dotychczas wpisowe dla pilotów zagranicznych, nie mogła kontynuować tej pożytecznej działalności, ze względu na kłopoty finansowe, co ograniczyło udział gości. Pozostała jednak wierna sprawie i zamieszczała na eksponowanych miejscach duże informacje o zawodach.

Wpisowe niebagatelne, 65 funtów, obejmowało opłaty za holowanie, parkowanie, korzystanie z pomieszczeń klubowych, ciepłą wodę, biuletyny, druki itp. Mieszkanie i posiłki organizowały sobie poszczególne załogi we własnym zakresie. Większość mieszkała w rozstawionych malowniczo karawanach, część w namiotach. Posiłki można było zamawiać w budynku klubowym, lecz uczestnicy zawodów żywili się głównie u siebie w karawanach lub chińskiej restauracji w mieście. Część produktów żywnościowych była codziennie rano dowożona do sprzedaży na lotnisku. Holowanie do konkurencji za samolotami różnych typów: „Chipmunk", „Piper", „Wilga" — na 600 m; powrót na lotnisko tylko transportem kołowym. Każdy zawodnik miał swoją ekipę naziemną, samochód i wózek transportowy.

Regulamin zawodów bardzo wysoko punktował prędkość, bywało nawet po 15 pkt. za 1 minutę. Minimalną punktowaną prędkością było 0,5 czasu zwycięzcy. W tych zawodach nie stosowano współczynnika wyrównawczego dla różnych typów szybowców, jak to ma miejsce w zawodach regionalnych i w mistrzostwach. Start lotny w przypadku dobrej pogody był otwarty razem z otwarciem startu ziemnego dla danej klasy. Ciekawostką regulaminu są konkurencje, w których zawodnicy mają podane na odprawie punkty zwrotne do wyboru. Przy dużym tłoku w powietrzu czy przy występowaniu lokalnych kryzysów pogody, konkurencje takie są udogodnieniem dla pilotów i organizatorów. Również nowością dla nas jest „wymazywanie" poprzedniego wyniku przy powtórnym locie na konkurencję. Nic dziwnego, że chętnych do podjęcia takiego ryzyka, poza jednym jedynym przypadkiem, nie było. Tylko zawodnik RFN W. Gross odważył się na powtórny oblot trójkąta 156 km, choć niebo zaciągało się pełnym zachmurzeniem. I wygrał! Zamiast 800 pkt. dostał okrągły 1 000, a co najważniejsze był bohaterem dnia. Wielka gromada oczekiwała na starcie na przylot szybowca „Delta Whisky". W międzyczasie szły wysokie zakłady o piwo. Większość wątpiła w lepszy rezultat i jak się okazało, większość nie miała racji.

Kierownictwo zawodów sprawowała zgrana grupa działaczy, latających także aktualnie na szybowcach, spędzających w ten sposób swoje urlopy. Dyrektor zawodów Carr Withall, najmłodszy z tego grona, jest pilotem komunikacyjnym. Szybownictwo zna doskonale, bo do niedawna, kiedy miał więcej czasu na trening, sam był zawodnikiem. Meteorologiem, podającym precyzyjne i prawie prawdziwe prognozy, był T. Bradbury. O doborze konkurencji, po konsultacji z kierownictwem zawodów, decydował Geoffrey Stephenson, a komisarzem startu i mety była najsympatyczniejsza postać na zawodach (poza moją ekipą naziemną), Rika Harwood, pilotka i dziennikarka lotnicza z prawdziwego zdarzenia. Dysponowali oni grupą pomocników w wieku od kilku do 81 lat. Najstarszy z personelu obsługującego zawody, 81-letni „Dudly", cieszył się dobrym zdrowiem, młodzieńczą sylwetką i zasłużoną sławą dobrego, aktualnie latającego pilota.

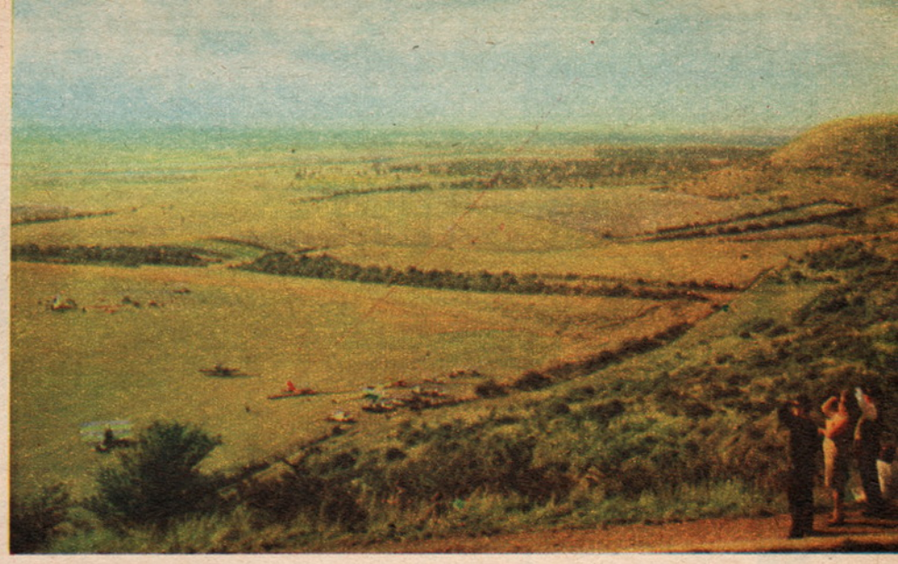
Odprawy odbywały się o godz. 9.30 w dużym namiocie postawionym na czas zawodów i wyposażonym w stoły oraz krzesła. W czasie odprawy podawano szczegółową informację meteo, zadanie dnia w jednej lub dwu wersjach, wszelkie informacje dotyczące ruchu lotniczego w rejonie trasy przelotu, rozłożenie startu ziemnego, lotnego i mety oraz czas rozpoczęcia startu ziemnego. W przypadku dobrej, wczesnej pogody, wyciąganie szybowców na start mogło się odbywać przed odprawą lub w czasie odprawy. Podawane informacje były krótkie, precyzyjne i prawdziwe, przeplatane często dobrym żartem. Nie było niepotrzebnego pośpiechu, nerwowości i zmian. Wszyscy na czas wszystko wiedzieli i byli gdzie należy. Zawodnicy otrzymali na pierwszej odprawie wydrukowane, szczegółowe szkice fotograficzne punktów zwrotnych i listę kolejności startów naziemnych oraz codziennie aktualną prognozę pogody. Bardzo miłym akcentem każdej odprawy było składanie przez zwycięzców konkurencji w obu klasach sprawozdań z lotu i nagradzanie ich upominkami.

Zawody były rozgrywane w klasie otwartej i standard. W pierwszej latało 22 zawodników angielskich, w tym 15 pilotów na szybowcach Kestrel-19, 2 — na ASW-17, 2 — na „Nimbusach" i jedna załoga mieszana na „Califie-21". Klasa standard miała 23 zawodników i większą różnorodność typów. Uświetniały ją trzy drewniane konstrukcje: Ka-6, Dart-17 i „Austria". Prócz nich było: 10 — „Cirrus St.", 7 — „Libelle", 2 — „Pik-20", 1 — LS-1f. W tej klasie latali piloci zagraniczni: Holender A. Van Gelder na „Cirrusie St." będącym własnością aeroklubu akademickiego, zawodnik RFN W.

Autorka korespondencji, nasza znakomita pilotka Pelagia Majewska, jako jedyna kobieta startowała w dorocznych w Wielkiej Brytanii zawodach „Euroglide": Na zdjęciu widzimy ją w towarzystwie Lwa Kuryłowicza, polskiego pilota z czasów drugiej wojny światowej, obecnie mieszkającego w Anglii. Zdjęcie: Henryk Kucharski

Gross na doskonale wyposażonym, prywatnym LS-1f i ja, jedyny zawodnik rodzaju żeńskiego, na „Cirrusie St.", należącym do Polskiego Klubu Szybowcowego w Lasham. Mój „Cirrus St." 304 był piękny, dał się lubić, ale niestety, nie miał najlepszych przyrządów.

Angielska pogoda nie była w okresie zawodów taka zła. Charakteryzowała się innymi niż u nas podstawami i częstszymi zmianami na lepsze czy na gorsze. Warunki zaczynały się później niż u nas i trwały dłużej. Przeważały podstawy od 800 do 1100 m. Podstawa 1300 m była dużym luksusem. Ale dla równowagi w Anglii lata się w chmurach na co dzień i na zawodach, mimo bardzo dużego ruchu różnych statków powietrznych. Szczególnie w weekendy jest tłoczno w powietrzu od szybowców i lekkich samolotów. Jednak przy ustaleniu jasnych reguł i zasad, które są przestrzegane i przy posiadaniu łączności radiowej, nie powoduje to zakłóceń i niebezpiecznych sytuacji.



Lotnisko Dunstable, siedziba Londyńskiego Klubu Szybowcowego było miejscem tegorocznych, Europejskich Zawodów Szybowcowych „Euroglide". Przylegające do lotniska malownicze wzgórza są ulubionym miejscem weekendowym wycieczek i dobrym terenem do lotów żaglowych. Widok defilujących wzdłuż zbocza szybowców różnych typów zachwyca każde oczy. W weekendy zbocze ożywia się dodatkowo kolorowymi lotniami różnych typów.

Oslawione złe widzialności tym razem nie wystąpiły. Tylko dwa razy powietrze było mętne, ale nie gorsze niż u nas. O tej porze roku można było także znaleźć przyzwoite pole do lądowania. Dodatkowym ułatwieniem dla szybowników jest duża ilość lotnisk, na większości których wolno lądować. Meldowanie szybowców na linii startu lotnego odbywało się drogą radiową. Zawodnicy zgłaszali się przed płótnem kierunkowym, tzw. bramą i otrzymywali zgodę na przelot taśmy. Ziemia informowała o momencie przelotu nad taśmą i za chwilę podawała czy meldowanie było prawidłowe. Donośny i melodyjny głos Riki, która regulowała ruchem na taśmie, dodawał wiele ciepła i uroku zawodom.

W czasie zawodów nie obeszło się bez uszkodzeń sprzętu. Przy starcie w pierwszej konkurencji połamał się mocno „Nimbus", na treningu uszkodziło się kółko „Cirrusa", w drodze po szybowiec pusty wózek transportowy uszkodził słup i sam na tym ucierpiał, a w ostatniej konkurencji na drugim punkcie zwrotnym wypadł z szybowca aparat fotograficzny. Przygoda ta spotkała dwuosobową załogę „Califa" i była spowodowana nadmiarem rąk użytych do sterowania i fotografowania.

Obserwując szybowce przed meldowaniem i na trasie, odnosiłam wrażenie, że zawodnicy nie pilnują się nawzajem przed taśmą i nie latają zespołowo. Może to sprawa obyczajów, a może sprawa niskich podstaw i latania w chmurach.

Dla 8 czołowych wcześniej wybranych zawodników angielskich „Euroglide" było kolejną batalią o miejsce w reprezentacji na mistrzostwa świata w Finlandii. Wybór nie będzie łatwy, bo podobnie jak u nas, w Wielkiej Brytanii jest liczna grupa pilotów, reprezentujących wyrównany i bardzo wysoki poziom.

W ciągu 10 dni zawodów rozegrano **7 konkurencji** w obu klasach. Dla klasy standard były to: **trójkąty 156 km i 288 km, czworobok 298 km zamieniony na przelot odległościowy, docel-powrót 174 km zamieniony na przelot odległościowy, trójkąty 125 km i 156 km oraz w dniu zamknięcia zawodów — trójkąt 162 km.** Dla klasy otwartej konkurencje były o ok. 25 procent dłuższe. Tylko w ostatniej konkurencji, kiedy pogoda dopisała, kilku zawodników klasy otwartej przekroczyło efektowną cyfrę 100 km/h. Widocznie dobra pogoda w dniu zakończenia zawodów jest tradycją międzynarodową.

W **klasie otwartej** błyskotliwie wygrał **Bernard Fitchett** — 6533 pkt., drugi był zwycięzca w klasie otwartej w tegorocznych zawodach w Finlandii **D. Lee** — 5778 pkt., a trzeci — **G. Burton** — 5269 pkt.

W klasie standard wygrał prowadzący od czwartej konkurencji **John Williamson** — 5667 pkt. Lider po drugiej i trzeciej konkurencji **J. Wills** był drugi — 5478 pkt., a **S. Redman** trzeci — 5351 pkt. **A. Vau Gelder,** mający za sobą udział w „Euroglide" w ubiegłym roku, był szósty, **W. Gross** — siódmy, a **ja trzynasta,** choć przed zawodami marzyło mi się 7 miejsce. Ale tym razem nie udało się.

Dlaczego? Może cały duch bojowy uleciał ze mnie po pierwszym i jedynym locie treningowym, kiedy uszkodziłam kółko „Cirrusa". Bardzo się tym przejęłam, choć ja sama i inni tłumaczyli mi, że to drobna sprawa. Jak się później dowiedziałam, kółko „lubiło puszczać powietrze" i mogło mi spłatać figla. Ale i ja się przestarałam. Chciałam lądować przy drodze dobrej do transportu, a lotnisko było za bardzo pofalowane dla tych, co nie znali wszystkich trików lądowania w tym miejscu.

Również pierwsza konkurencja była dla mnie szkołą życia. Pospieszyłam się nie tam gdzie trzeba, a obce i skomplikowane skale przyrządów na moment zmyliły mnie zdradliwie. W rezultacie znalazłam się za nisko nad spokojną, sielankową ziemią angielską. Rozpaczliwie walczyłam o utrzymanie się w powietrzu. Wznoszenie było słabe, a wiatr o sile 50 km/h odnosił i odnosił hen w dal od trasy. Miasto Cambridge, leżące 25 km w bok od trasy, oglądałam trzy razy z małej wysokości. Dopiero w momencie kiedy powiedziałam sobie, że czas zapomnieć o niepoważnych sprawach jak ściganie się, a trzeba wykorzystać szansę dokładnego obejrzenia Cambridge z góry, że jest mi tu dobrze i mogę tak latać do wieczora, znalazłam niespodziewanie 3-metrowe wznoszenie, które pozwoliło mi na pierwsze od ponad godziny przesunięcie się do przodu. Kiedy wróciłam na lotnisko, byłam bardzo szczęśliwa. Radości nie mącił fakt, że w porównaniu z innymi miałam niemiłosiernie długi czas oblotu. Ważne było, że się wykręciłam, choć nie miałam prawa. Szef mojej ekipy po obejrzeniu barogramki stwierdził, że umiem już latać na „Cirrusie" i tylko potrzebne mi jest lądowanie w polu dla przełamania kompleksu uszkodzonego kółka.

W trzeciej konkurencji siedzieliśmy wszyscy, ale ja lądowałam na lotnisku, więc pola nie zaliczyłam. Następna okazja trafiła się po trzech dniach przerwy w lataniu, w czwartej konkurencji. Tym razem nie było blisko lotniska, tylko górki, dużo drutów i ściernisko. Po raz pierwszy lądowanie w terenie poświadczał mi pilot-komisarz sportowy, jedyna osoba, która zawitała na moje pustkowie. Ów pan jechał naprawiać klientom telewizory i z przyzwyczajenia patrzył więcej w niebo niż na drogę. Było mu nawet wesoło, że się „zakitowało", bo w złą pogodę lepiej się pracuje. Kiedy zobaczył krążący nisko szybowiec, zapomniał o umówionej z klientem godzinie. Cierpliwie czekał na rozwój wydarzeń, zakończony lądowaniem, a potem cierpliwie zabawiał mnie rozmową, do czasu przyjazdu mojej ekipy. Jego zdaniem nawet rozmowa o lataniu jest dużo ciekawszym zajęciem od zarabiania pieniędzy. Miły komisarzu, jeśli nie dostaniesz spadku, to miliona się nie dorobisz.

Dopiero po lądowaniu w polu byłam uznana za przygotowaną do zawodów. Nie zmieniło to wiele mojej sytuacji w tabeli, bo i inni latali coraz lepiej. Stanowczo więcej było „brutali", pchających się do pierwszej dziesiątki, niż „gentlemanów", którzy chcieliby ustępować miejsca. Nawet nie mieli względów dla słabej kobiety.

A może zamiast publicznie przyznawać się do błędów, powinnam się zastanowić czy mi się w głowie nie przewróciło? Przecież 13 miejsce jest bardzo dobre i do tego szczęśliwe. Chciałabym, aby szczęśliwa trzynastka umożliwiła mi jeszcze kiedyś udział w zawodach w Anglii.

PELAGIA MAJEWSKA

W ZASIĘGU SKRZYDEŁ

WALCZĄ RAJDOWCY

Niezmordowane Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie Wlkp. jest znów organizatorem wielkiej imprezy. W dniach od 3 do 12 października br. rozgrywane są tam XVIII Samolotowe Mistrzostwa Polski Rajdowo-Nawigacyjne. W sportowych zmaganiach bierze udział czołówka krajowa oraz dwie załogi z Czechosłowacji. Ze względu na niedostateczną w kraju ilość samolotów jednego typu, nasi zawodnicy startują na „Wilgach", „Gawronach" i Jakach-12.

W osiemnastej edycji mistrzowskiej batalii rajdowców przewidziano rozegranie ośmiu konkurencji. Oto one:

A — konkurencja zlotowa, na trasie Ostrów Wlkp. — Leszno Wlkp., to lot po trasie składającej się z odcinków prostych, łuku i na radiolatarnię (metodą czynną) przy pełnej regularności (tolerancja — 10 sekund nad znanymi punktami kontroli czasu i 30 sekund nad punktami nieujawnionymi) i rozpoznaniu wyłożonych w terenie znaków;

B — lot nawigacyjny po trasie łamanej na rozpoznanie obiektów i znaków, z pełną regularnością oraz określeniem miejsca postoju radiolatarni;

C — lot nawigacyjny po trasie łamanej i łukach na rozpoznanie obiektów i znaków, z pełną regularnością oraz określeniem miejsca postoju radiolatarni;

D — lot nawigacyjny po trasie łamanej do radiolatarni i po łukach na rozpoznanie wyłożonych znaków, z pełną regularnością lotu;

E — lot nawigacyjny po trasie wyrysowanej według krzywki na rozpoznanie obiektów i znaków, z pełną regularnością oraz określeniem miejsca postoju radiolatarni;

F — lot nawigacyjny po trasie łamanej według nakazanych kursów drogi (NKDG), gdzie punkty zwrotne (PZK) określone są zdjęciami A, B, C, D oraz na radiolatarnię z rozpoznaniem wyłożonych znaków;

G — lot nawigacyjny nocny po trasie łamanej na rozpoznanie znaków świetlnych;

H — lot nawigacyjny nocny po trasie łamanej i na radiolatarnię na rozpoznanie znaków świetlnych.

Konkurencje kończą próby celności lądowania w prostokątach o długości 25 m i szerokości 20 m. Łączna długość tras wynosi około 1500 km.

Mistrzostwa są więc dobrą okazją do wykazania pełni swych umiejętności, tak dla pilotów jak nawigatorów. Są również ostrym sprawdzianem dla mechaników, od pracy których zależy w znacznej mierze sprawność samolotów podczas niełatwych zawodniczych prób. Trudne zadanie ma też komisja sportowa — wyznaczająca, zabezpieczająca z ziemi i oceniająca konkurencje lotnicze.

Trzy pierwsze załogi rozdzielą między sobą tytuły mistrza i dwóch wicemistrzów Polski. Dziesięciu pierwszych pilotów ma automatycznie zagwarantowany awans do kadry narodowej na 1976 rok. Dalszych pięciu może liczyć na dokooptowanie do kadry przez ZG APRL, na wniosek trenera i Komisji Samolotowej. Nawigatorom jak zwykle musi wystarczyć uścisk dłoni przez pilota. Od lat walczą oni jednak honorowo chociaż... o pietruszkę.

Przypomnijmy, że tytułu mistrzowskiego, zdobytego w ubr. w Nowym Targu, broni załoga Aeroklubu Rzeszowskiego w składzie pil. JAN BARAN i nawig. JAN BOBER.

Uczestnikom XVIII Samolotowych Mistrzostw Polski Rajdowo-Nawigacyjnych życzymy dobrej — to znaczy odpowiednio trudnej ale nie za bardzo — pogody i wiele satysfakcji ze sportowej rywalizacji w powietrzu.

Niech zwyciężą najlepsi.

Halny

DOKĄD DOLECĄ?

Reprezentanci Aeroklubu Bielsko-Bialskiego, którzy zajęli dwa pierwsze miejsca w mistrzostwach Polski juniorów, w towarzystwie swego równie młodego mechanika. Stoją od lewej: Andrzej Śmielkiewicz, Roman Kościelny, Andrzej Bylok i Jacek Żak. Zdjęcia: Andrzej Jankowski

W Aeroklubie Zagłębia Miedziowego w Lubinie rozegrano w dniach 21—28 sierpnia br. **VI Samolotowe Rajdowo-Nawigacyjne Mistrzostwa Polski Juniorów.** Uczestniczyli w nich piloci i nawigatorzy do 24 roku życia. Ponadto warunkiem startu było posiadanie przez pilota uprawnień co najmniej do lotów w średnich warunkach meteorologicznych, tzn. takich, przy których widzialność poziomo ma nie jest gorsza jak 3 km, pułap chmur nie niżej jak 300 m, a prędkość wiatru nie przekracza 12 m/s. Regulamin sportowy mistrzostw zezwalał na przeprowadzenie siedmiu konkurencji dziennych.

Znane trudności sprzętowe Aeroklubu PRL nie pozwoliły rozegrać mistrzostw na jednym typie samolotu, przeto na 19 uczestniczących załóg przypadało aż 5 typów samolotów. W tych warunkach trudno mówić o równych szansach dla wszystkich, wiadomo bowiem, że na krótkich trasach z dużą ilością punktów zmiany kierunku zawodnicy latający na samolocie Zlin-526F czy Jak-18 są w gorszej sytuacji niż ci, którzy latają na wolniejszych górnopłatach typu PZL-101, PZL-104 i Jak-12, posiadających znacznie lepszą możliwość obserwacji ziemi. Końcowy układ tabeli wyników mistrzostw tę prawdę potwierdza.

Mistrzostwa były znakomitą okazją dla trenera kadry samolotowych rajdowców, **Zdzisława Dudzika**, który pełniąc obowiązki kierownika sportowego mógł poznać poziom wyszkolenia najmłodszej grupy pilotów, by w przyszłości dla najlepszych opracować indywidualne plany treningowe.

Juniorzy nie mają częstych okazji dla porównania swoich możliwości sportowych. Warto w tym miejscu przypomnieć, że I Samolotowe Rajdowo-Nawigacyjne Mistrzostwa Polski Juniorów rozegrano w Warszawie w 1955 roku — triumfował wtedy pilot Jerzy Piotrowski — obecnie kapitan pasażerskich odrzutowców w PLL LOT. W drugich mistrzostwach Polski juniorów, rozegranych w Łodzi w 1956 r., zwyciężył pilot Stanisław Babiarz, obecny dyrektor w górnictwie węgla brunatnego, do dziś utrzymujący wysoką formę sportową. Po raz ostatni mistrzostwa odbyły się w Białymstoku w 1959 r. i od tego czasu do chwili obecnej sporadycznie organizowano Ogólnopolskie Zawody Samolotowe Juniorów. Dobrze się stało, że APRL reaktywował tę wartościową imprezę, wychodząc ze słusznego założenia, że optymalne możliwości wyczynowego szkolenia lotniczego daje konfrontacja w zawodach.

Wszystkie rozegrane w Lubinie konkurencje nie odbiegały niczym od poziomu prób przeprowadzanych na mistrzostwach seniorów, a więc latano, by identyfikować obiekty naziemne według posiadanych przez załogę zdjęć, odszukiwano i naniesiono na mapy miejsca, w których ukryte były znaki z białych płócien. Ponadto na całej trasie, w miejscach znanych załogom i nieznanych, rozmieszczono komisarzy sportowych, którzy sprawdzali regularność przelotu. W punktach znanych obowiązywała punktualność ± 15 s, zaś w nieznanych ± 30 s. Nie ujawnione punkty kontroli czasu uczą zawodników dyscypliny przelotu, a ponadto przyczyniają się do zmniejszenia zużycia paliwa i nienaruszania sprawności technicznej silnika. Za każdą sekundę powyżej tolerancji komisja sędziowska karała zawodników 1 punktem karnym. Maksymalnie w każdej konkurencji załoga mogła zdobyć 920 punktów.

Przeciętnie 60 procent załóg otrzymywało punkty karne za nieutrzymanie regularności lotu na trasie i na mecie. Jest to wysoki wskaźnik informujący, że wielu pilotów musi popracować w klubach nad regularnym meldowaniem się nad punktami kontroli czasu. Wzorowo tę sztukę opanowali piloci z Bielska-Białej i oni właśnie w końcowej punktacji odnieśli zasłużony sukces.

Pewną nowość w mistrzostwach juniorów stanowiła konkurencja „G", w której każda załoga miała za zadanie lecieć według zadanego przez sędziów kursu tak długo, aż odnajdzie obiekt naziemny, przedstawiony na posiadanym zdjęciu. Po odznalezieniu obiektu należało lecieć nowym, również znanym kursem do kolejnego obiektu. Takich zdjęć każda załoga posiadała cztery i z ostatniego zidentyfikowanego obiektu trzeba było lecieć do mety w Lubinie. Na całej tej trasie, zawartej między miejscowościami Lubin — Osola — Siechradzice — Sobiałkowo — Wysoka Cerkiew — Lubin, obowiązywała pełna regularność czasowa przelotu, a ponadto trzeba było znajdować wyłożone na ziemi znaki. Tę najtrudniejszą konkurencję mistrzostw wygrała załoga aeroklubu z Bielska-Białej — pilot **Andrzej Bylok** i nawigator **Jacek Żak**, zdobywając 840 pkt. i tym samym przypieczętowując swoje zwycięstwo w VI Samolotowych Rajdowo-Nawigacyjnych Mistrzostwach Polski Juniorów.

Wracając jeszcze do konkurencji „G" — trzeba zaznaczyć, że tutaj szczególnie daje się zauważyć współudział mechaników i techników w sukcesie pilotów. Od ich wiedzy i pracowitości zależy bezbłędna praca przyrządów nawigacyjnych według których załoga wykonuje swój lot. Zwycięstwo w tej konkurencji, to również satysfakcja dla mechanika.

Nowo kreowany mistrz Polski pil. **Andrzej Bylok** ma 22 lata — pochodzi ze znanej śląskiej rodziny lotniczej. Do tej pory na samolotach wylatał 220 godzin, a na szybowcach ok. 800 godzin. Charakterystyczne, że w bieżącym roku mało latał na samolotach i przed mistrzostwami nie trenował, nie licząc jednej trasy nawigacyjnej. Jego nawigator, 20-letni **Jacek Żak**, jest początkującym pilotem i na samolotach wylatał zaledwie 22 godziny.

Zdobywcy drugiego miejsca i tytułu wicemistrzowskiego, to również piloci z aeroklubu w Bielsku-Białej. **Roman Kościelny** wylatał 300 godzin na samolotach i 650 godzin na szybowcach. Tegoroczny sezon lotniczy rozpoczął startem w Lubelskich Zimowych Zawodach Samolotowych, następnie latał podczas obozu samolotowej kadry narodowej w Nowym Targu, co pozwoliło mu „uzbierać" aż 120 godzin. Nawigatorem wicemistrzowskiej załogi był **Andrzej Śmielkiewicz** (18 lat) — podobnie jak Jacek Żak stawia pierwsze kroki w latanių samolotowym.

Trzecie miejsce i tytuł drugiego wicemistrza zajęła załoga aeroklubu z Katowic — pilot **Fryderyk Rzymanek** i nawigator **Joanna Tazbir** — za sterami samolotu spędzili po 200 godzin.

Załoga białostocka — **Eugeniusz Trochimowicz** i **Piotr Wojda**, wykazując równą formę, pewnie uplasowała się na czwartej pozycji. W mistrzostwach startowały dwie załogi kobiece: reprezentantki Krakowa, **Mirosława Sznejder** i **Alina Kalicka** latały na „Wildze", zaś barw Nowego Sącza broniły **Lidia** i **Anna Iwańskie**, latając na samolocie Jak-12. Nasze lotniczki w lubińskich zawodach znakomicie sobie radziły, demonstrując poprawny styl rajdowego latania i nienaganną technikę pilotażu. Do dobrych rajdowych tradycji swych klubowych kolegów nawiązali obiecujący juniorzy jeleniogórscy — **Jerzy Szempliński** i **Józef Puszczyński**, zajmując piątą lokatę, dającą im prawo do startu w br. w mistrzostwach Polski seniorów.

Gdy zapytaliśmy kierownika mistrzostw, **Zdzisława Konika**, co uważa za charakterystyczne w kierowanych przez siebie zawodach, odpowiedział:

— Mimo tego, że duża część pilotów uczestniczy w tego typu zawodach po raz pierwszy, to jednak szybko przystosowali się do specyfiki intensywnego latania. Rzuca się w oczy wysoki poziom ogólnego wyszkolenia lotniczego większości pilotów. Ponadto życzliwa, koleżeńska atmosfera, duża kultura osobista i zdyscyplinowanie wszystkich bez wyjątku młodych lotników ułatwiły nam zadania organizacyjne i spowodowały, że zawody rozegrano sprawnie, realizując wszystkie zaplanowane konkurencje.

Pięć najlepszych załóg z mistrzostw juniorów wystartuje w tegorocznych XVIII Samolotowych Rajdowo-Nawigacyjnych Mistrzostwach Polski (seniorów). Młodym pilotom na początku zawodniczej drogi życzymy równie udanych lotów w Lesznie.

JAN KUŚNIERZ

Z chłopcami dzielnie walczyły w mistrzostwach dziewczęta. Od lewej: Alina Kalicka, Lidia Iwańska, Joanna Tazbir, Grażyna Faryniarz (stoją) oraz Anna Iwańska i Mirosława Sznejder.

VI SAMOLOTOWE RAJDOWO-NAWIGACYJNE MISTRZOSTWA POLSKI JUNIORÓW
Lubin ● 21—28 sierpnia 1975 r.

Miejsce	Załoga (pilot-nawigator)	Aeroklub	Punkty
1.	Andrzej Bylok Jacek Żak	Bielsko-Biała	5 397
2.	Roman Kościelny Andrzej Śmielkiewicz	Bielsko-Biała	5 262
3.	Fryderyk Rzymanek Joanna Tazbir	Katowice	4 788
4.	Eugeniusz Trochimowicz Piotr Wojda	Białystok	4 697
5.	Jerzy Szempliński Józef Puszczyński	Jelenia Góra	4 512
6.	Janusz Wielgus Mirosław Grzelak	Lubin	4 414
7.	Piotr Rudomino Jan Kołodziej	Toruń	4 376
8.	Andrzej Rydzyński Andrzej Roman	Gdańsk	4 248
9.	Mirosława Sznejder Alina Kalicka	Kraków	3 991
10.	Kazimierz Faryniarz Grażyna Faryniarz	Lubin	3 788

ARKTYKA I KOSMOS

W Instytucie Medycyny i Biologii Kosmicznej w Moskwie, zwiedzenie którego udostępniono nam podczas lotu „Sojuz-Apollo", pracują uczeni różnych specjalności: od embriologów do biochemików, biofizyków, psychologów, matematyków, cybernetyków, inżynierów-konstruktorów i... gwiazdorów telewizji.

To nie żart. Kierownikiem jednego z działów jest prezenter popularnego w Związku Radzieckim programu „Klub kinoputieszestwij" („Klub podróży filmowych"), dr Jurij Sienkiewicz.

Jurija poznałem, gdy wrócił z wyprawy trzcinową łodzią „Ra" przez Atlantyk. Był jedynym Rosjaninem wśród międzynarodowej załogi, która pod dowództwem Thora Heyerdala postanowiła dowieść, że dawni Egipcjanie lub Fenicjanie mogli odkryć Amerykę. Wiedziałem, że przedtem zimował na Antarktydzie, na stacji „Wostok" w pobliżu światowego bieguna zimna, gdzie mrozy sięgają poniżej 80 stopni Celsjusza. Nie współpracował wówczas jeszcze z Telewizją Moskiewską. Ale był już pracownikiem naukowym Instytutu Medycyny i Biologii Kosmicznej.

Z taką biografią nietrudno zdobyć sławę. Ale Jurij telewizję traktuje jako przyjemność, a pracę naukową — jako powołanie. To on zaciągnął mnie do laboratorium, które ominęła wycieczka dziennikarzy zagranicznych. Przedstawił mi młodego naukowca Arkadego Uszakowa i powiedział: „Pokaż nam swoją kaszę".

Sądziłem, że chodzi o degustację jednego z dań kuchni kosmicznej. Arkady wyciągnął wszakże z szafy puszkę konserw z napisem, odciśniętym nie używaną dziś przedrewolucyjną czcionką, w której występowała „carska" litera „jać". Minę miał przy tym tajemniczą.

— Co to jest? — zapytał.

Przeczytałem napis na puszczce i odrzekłem: porcja konserwy wojskowej sprzed pierwszej wojny światowej, zawierającej zupę z mięsem i kaszą.

— To wszystko?

— Jest jeszcze przepis: dolać wody w objętości 2/3 puszki, gotować dziesięć minut... i cena — 70 złotników...

— Nic więcej?

— Nazwa firmy, produkującej konserwę: F. Aziber, St. Petersburg, 1862 rok. To chyba data założenia firmy?

— A ile lat ma konserwa?

— Osiemdziesiąt?

— To jest puszka, którą w latach 1890-tych zagrzebał w śniegu na półwyspie Tajmyr w radzieckiej Arktyce znany badacz polarny Edward Toll, który poszukiwał legendarnej Ziemi Sannikowa.

Powyżej: Skład żywności ekspedycji Tolla na Półwyspie Tajmyr w Arktyce, odkryty po 80 latach. Niżej: W naturalnej lodówce zakopano trzy kolejne skrzynki z żywnością, które otworzone zostaną i sprawdzone w latach 1980, 2000 i 2050.

Zdjęcia: A. Uszakow, Instytut Medycyny i Biologii Kosmicznej w Moskwie

— Co to ma wspólnego z medycyną i biologią kosmiczną i skąd się wzięła ta puszka u was?

— Otóż właśnie!

I Arkady Uszakow opowiedział mi niezwykłą historię wyprawy kilku dziennikarzy z „Komsomolskiej Prawdy", którzy wyczytali w archiwach ekspedycji Tolla informację o zagrzebanym w końcu XIX wieku składzie żywności i przyszli do Instytutu Medycyny i Biologii Kosmicznej z pytaniem, czy ktoś nie wybierze się z nimi na Tajmyr, zwany krańcem świata, gdyż chcą spróbować „kaszy dziadków".

Arkady poleciał do Arktyki, gdyż zajmuje się problemami żywienia kosmonautów, a więc również sprawami trwałości pożywienia, które w przyszłości będą zabierać na bardzo dalekie wyprawy — ku peryferiom układu słonecznego, albo na planety usytuowane bliżej Ziemi, gdzie spędzą dłuższy czas, badając je i zagospodarowując.

— Widzę, że znaleźliście skład. A skosztowaliście tej kaszy?

— Toll oznaczył skład przy pomocy słupa. Pod nim w naturalnej lodówce, jaką jest wieczna zmarzlina, na głębokości około 1,5 m (gdzie panowała temperatura od minus 4 stopni Celsjusza latem do minus 8 stopni Celsjusza zimą) leżało 48 puszek. Oczywiście, należało najpierw przeprowadzić badania zawartości puszek w laboratorium, ale dziennikarzy nie można było powstrzymać. Otworzyli jedną puszkę i według podanego na niej przepisu ugotowali wojskowy posiłek, który wszystkim niezmiernie smakował. W 1974 roku lekarze z Instytutu Medycyny i Biologii Kosmicznej w Moskwie zakopali w tym samym miejscu na tej samej głębokości trzy nowe składy zapasów pożywienia, z których pierwszy mamy zamiar odkopać i sprawdzić stan produktów w 1980 roku, drugi w 2000 roku i trzeci w 2050 roku — gdy ludzie będą już podróżować na dalekich kosmicznych trasach. W każdym składzie zostawiliśmy po jednej puszce z zapasów ekspedycji Tolla.

— Chyba wasi synowie doprowadzą do końca ten eksperyment?

— Choćby wnukowie. A Jurij przyprowadził cię do mnie nieprzypadkowo. Zostały w nim ciągoty polarne, ponadto ma film, który nakręciliśmy dla jego programu telewizyjnego i zdjęcia, które chce ci przekazać do „Klubu sześciu kontynentów".

Zdjęcia przywiozłem do Warszawy i zanim pokażę je w telewizji (mam nadzieję, że uda mi się ściągnąć na ten program Jurija Sienkiewicza i Arkadego Uszakowa), udostępniam część z nich „Skrzydlatej Polsce".

— Czy możesz mnie poznać z którymś z waszych „naziemnych kosmonautów", odbywających długotrwałe umowne loty kosmiczne w symulatorach przyszłych statków międzyplanetarnych? — zapytałem Sienkiewicza, podniecony widokiem konserw, których receptura posłuży jako wzór dla opracowania marsjańskiego, jowiszańskiego czy saturnińskiego menu.

— Masz na myśli Hermana Manowcewa, Borysa Ułybyszewa i Andrieja Bożko, którzy spędzili rok w izolacji w ścianach naszego instytutu? Żadnego z nich nie zastałeś, ale pokażę ci ich „pojazd".

W końcu korytarza budynku, w którym przyjął nas prof. Oleg Gazenko, dyrektor Instytutu Medycyny i Biologii Kosmicznej, Jurij Sienkiewicz zapukał do drzwi zaopatrzonych w szybkę. Spojrzały na nas czyjeś uważne oczy, młody lekarz w białym fartuchu odemknął zasuwę.

— Macie gości z Warszawy — przedstawił mnie oraz redaktora Zenona Kurkowskiego z Naczelnej Redakcji Krajów Socjalistycznych Telewizji Polskiej, kilku sympatycznym, młodym ludziom. Nie tak wyobrażałem sobie „kosmiczną samotność".

Wymieniliśmy kilka zdań i skierowaliśmy się do wyjścia, czując wyraźnie, że przeszkadzamy w pracy i łamiemy jakiś przepis. Dopiero wychodząc zauważyliśmy, że ściana przy drzwiach jest zaopatrzona w bardzo grubą szybę, za którą mieści się symulator. Siedziało w nim dwu młodych ludzi, wyraźnie zaintrygowanych naszą wizytą.

— Teraz ich kolej — powiedział Jurij Sienkiewicz. Siedzą tam już trzeci miesiąc.

— Najsmaczniejsza kasza by mi zbrzydła — mruknął po polsku red. Kurkowski.

— Gdy symulowany, długotrwały lot odbywała tamta trójka — dodał Jurij — przyjechał do mnie Thor Heyerdal. Pokazałem mu nasz instytut i to laboratorium. Jeden z tamtych chłopców przystawił nam do szyby wykuty przez niego w miedzi wizerunek łodzi „Ra". Thor był wniebowzięty i... zaambarasowany. Powiedział: „Nikt mi w to nie uwierzy". Ale my mamy „bezdźwiękową" łączność z załogą symulatora. Przez rodzaj szuflady, otwieranej w obydwie strony, podajemy im jedzenie i różne inne rzeczy. Widocznie z gestów Heyerdala domyślili się o czym mowa, bo sprezentowali mu model jego łodzi wykonany w tak niezwykłych okolicznościach, razem z pismem potwierdzającym, że wszystko to prawda.

Wyszliśmy na dziedziniec, aby dołączyć do grupy kolegów z innych krajów, którzy zwiedzali tymczasem inne laboratoria. Obok przeszła kobieta w fartuchu z pieskiem.

— Pacjent czy przyjaciel? — zapytałem.

Jurij spojrzał na mnie z politowaniem.

— Kosmonauta. To słynny Ugolok — pierwszy pies, który wrócił na Ziemię z orbity okołoziemskiej w 1960 roku. Jego kolega Wietierok już nie żyje. A on jest na honorowej emeryturze. Choć prawdę mówiąc, pod obserwacją. Ale dobrze mu się żyje. Kiedyś może im obydwu i Łajce, która spłonęła w Kosmosie, ludzie wystawią pomnik?

Ciekawa i obfitująca w niespodzianki była ta wizyta wieńcząca nasz pobyt w Moskwie.

RYSZARD BADOWSKI

POWIETRZNY ZWIAD "SKRZYDLATEJ" (7)

Henryk Kucharski korespondencja własna z pokładu "Wilgi"

LOTNIE N

Na Żar leciałem z biciem serca. Nie byłem tam całe szesnaście lat, nie licząc przelotnych spojrzeń z lotu ptaka. W 1959 r., jako młody szybownik, spędziłem tam dwa niezapomniane miesiące i zdobyłem wszystkie warunki do srebrnej odznaki. W międzyczasie wiele się na Żarze zmieniło. Wiadomo, że jest to teraz teren wielkich inwestycji. Czytałem i słyszałem o tym wiele. Jak jednak teraz Żar wygląda z bliska?

I oto nasza „Wilga", lecąc pod prąd malowniczej Soły, pnie się pod górę. Wreszcie, u stóp Żaru, mijamy zaporę w Porąbce. W oddali widać nową zaporę w Tresnej, za którą jak okiem sięgnąć rozpościera się Morze Żywieckie. Jeszcze nie tak dawno wcale go tam nie było. Do lądowania podchodzimy jak dawniej, znad wieży małego kościółka w Międzybrodziu Żywieckim i przyziemiamy na tym samym dolnym — a teraz jedynym — lądowisku Wyczynowej Szkoły Szybowcowej „Żar". Obok wyższej połowy lądowiska stoi nowy hangar, z zapleczem technicznym i garażami. Kołujemy tam. Betonową drogą „Wilga" wtacza się na płytę przed hangarem i za chwilę, przy pomocy instruktora Witolda Nowakowskiego i mechanika Antoniego Kasperka, kryje się w jego wnętrzu. Stoi tu także żarowski sprzęt lotniczy — w sumie 9 szybowców i 2 samoloty. Widzę m.in. „Piraty", „Bekasa", „Wilgę". Schodzimy na dół lądowiska. W pobliżu starego, drewnianego hangarku-szopy, stoi obecnie ładny domek, w którym mieści się administracja lotniczego Żaru. Budynek powstał przy dużym udziale czynu społecznego, jeszcze na 20-lecie PRL. Jest Stanisław Fedyszyn, kierownik Aeroklubu Bielsko-Bialskiego, któremu teraz podlega „Żar". Jedziemy wspólnie aeroklubowym gazikiem na szczyt. Nowe Międzybrodzie Żywieckie zbliżyło się do zbocza Jaworzyny ładnymi, nowymi willami i domkami. Jeden z nich, bliżej lądowiska, pełni tymczasowo rolę internatu dla pilotów. Tu i w dodatkowych dwóch pokojach oddzielnego budynku pracowników „Hydrobudowy" przebywa właśnie 24 szybowników z terenu całego kraju, na kolejnym turnusie. Żywią się w miejscowej restauracji „Pod Żarem". Serpentynami pięknej, asfaltowej drogi, wyrżniętej brutalnie w południowo-wschodnim zboczu Żaru, pniemy się na szczyt. Po drodze, mniej więcej gdzieś w połowie góry mijamy plac, na którym w przyszłości stanąć ma nowy internat dla lotników.

Na szczyt szybowcowej góry Żar właściwie nie dojechaliśmy, ponieważ go... już nie ma. Jest natomiast w tym miejscu przeogromna dziura i księżycowy krajobraz, powstałe w wyniku budowy potężnej hydroelektrowni. Nie ma już dawnego, pełnego uroku Żaru i startujących majestatycznie z jego szczytu szybowców. Nasycona techniką współczesność i tu odcisnęła swoje piętno. Na wąskim, kamienistym nasypie zagradza nam drogę wielka koparka. Przeciskamy się jakoś do przodu i przed nami — dawny żarowski budynek stacji meteorologicznej. Stoi teraz samotny, na skrawku pozostałego stoku zachodniego, zamknięty, odrapany i jakże smutny. Szybowcowy wyciąg na stoku południowym jest skrócony, dochodzi w rejon domku Drożdzika.

Jednak nie po to przylecieliśmy na Żar w słoneczną niedzielę 7 września br., by tylko konfrontować doznania. Ściągnęły tu nas przede wszystkim... lotnie. Te kolorowe, latające trójkąty oraz setki ich wielbicieli i sympatyków zapełniły tego dnia górę. Przy ogromnym zainteresowaniu licznych zgromadzonych, co pewien czas, z niezbyt bezpiecznych urwisk lotnie odrywały się z furkotem miękkiego pokrycia i szybowały daleko, hen w dolinę, gdzie lądowały. Startowały przede wszystkim ze zbocza północnego. Starty wykonywano jednak także ze zbocza zachodniego (nawet parą), na jezioro, z przyziemieniem na dolnym lądowisku Żaru. Sterowane przez młodych entuzjastów tej nowej dyscypliny, wśród których brylowali piloci szybowcowi, lotnie wzbudzały autentyczny podziw i zachwyt, były olbrzymią sensacją.

Tego dnia na Żarze spotkali się nie tylko entuzjaści lotniarstwa — z lotniami i bez — z Częstochowy, Bielska-Białej, Nowego Sącza, Jeleniej Góry, Gdańska, Katowic, Warszawy, Leszna i wielu innych miast, ale także piloci, zwłaszcza szybowcowi, różnych pokoleń z całego kraju. Na Żar przybyło niemal całe biuro konstrukcyjne Zakładów Szybowcowych z Bielska-Białej i uczestnicy wrześniowego kursu instruktorskiego, który odbywał się w tamtejszym aeroklubie. Byli liczni piloci i instruktorzy lotniczy, z wielu nieraz bardzo odległych aeroklubów regionalnych. Starty lotni wzbudzały żywe zainteresowanie przedstawicieli prasy, radia i telewizji, którzy jak na żadnej innej imprezie lotniczej, stawili się gremialnie na Żarze. Obok lotniarzy demonstrowali swe umiejętności liczni modelarze, którzy potrafili zainteresować znaczną część publiczności udanymi lotami modeli szybowców zdalnie sterowanych na żarowskim żaglu. Spotkanie na Żarze stało się towarzyskim piknikiem lotników, w którym dominowały lotnie.

Tę niecodzienną imprezę firmowała Sekcja Lotni Aeroklubu Częstochowskiego, która za pośrednictwem prasy i radia zwołała na Żar, w dniach 6 i 7 września br., Zlot Pilotów i Konstruktorów Lotni. Pomimo braku zakwaterowania, ta żywiołowa impreza przeszła najśmielsze oczekiwania. Stała się też dowodem, że lotniarstwo ma coraz więcej zwolenników i że najwyższy już czas, by zaopiekować się tą nową dyscypliną.

To co się działo na Żarze, było po swojemu piękne, ale także... niepokojące. Jak nam powiedział gospodarz terenu, kierownik Aeroklubu Bielsko-Bialskiego Stanisław Fedyszyn, o zlocie lotniarzy został poinformowany (!) zaledwie trzy dni przed imprezą.

IA ŻARZE

Nikt go nie pytał o pozwolenie. W zaistniałej sytuacji mógł tylko zawiesić na ten okres loty szybowcowe, by zapewnić bezpieczeństwo pilotom lotni. Lotniarze startowali na swych delikatnych skrzydłach z miejsc do tego w ogóle nie przygotowanych, nie nadających się, a nawet niebezpiecznych. Startowali spośród głazów skalnych i krzaków. Nie wszystkie starty były udane i tylko szczęśliwemu zbiegowi okoliczności należy zawdzięczać, że obeszło się bez poważniejszych obrażeń, tak samych pilotów jak publiczności, wśród której nie zabrakło wszędobylskich dzieci. Ani na górze ani w rejonie lądowania lotni nie było zabezpieczenia medycznego. Była za to wielka improwizacja i niekontrolowany bałagan, a także brawura młodych lotniarzy.

Przyglądający się imprezie przedstawiciel Działu Szkolenia Aeroklubu PRL był wprost zasypywany pytaniami przez dziennikarzy. Niewiele konkretnego mógł powiedzieć. Dziennikarze dowiedzieli się jednak, że Aeroklub PRL zaczyna się interesować lotniarstwem i że w końcu tego roku można się spodziewać ogólnokrajowej narady, poświęconej lotniarstwu z udziałem przedstawicieli APRL, CZLC, IKCSP, ZRLiLK i innych.

Tymczasem spotkanie lotniarzy na Żarze jest kolejnym dowodem, nie pierwszym i zapewne nie ostatnim, że lotniarstwo nie tylko na świecie ale także w Polsce już od dość dawna istnieje i systematycznie rozwija się. Jak dotąd opiera się jednak wyłącznie na prywatnym zainteresowaniu fanatyków tej dyscypliny i błądzi często po omacku. Wciąż trudno o plany i materiały, brak jest fachowej pomocy, nie mówiąc o specjalnych częściach wyposażenia konstrukcji czy zestawach. Lotniarstwo nie ma też u nas jeszcze żadnego statusu ani ram organizacyjnych. Jest to dorodne dziecko, które bezskutecznie szuka opiekunów.

Wydaje się, że lotniarstwu i jego sympatykom trzeba pomóc. A ściślej mówiąc — stworzyć im możliwości fachowego majsterkowania i bezpiecznego uprawiania tej niecodziennej i niewątpliwie lotniczej dyscypliny. Nie chodzi przy tym o sformalizowanie ruchu lotniarskiego, lecz o takie jego ukierunkowanie, ażeby każdy, zwłaszcza młody człowiek, poprzez lotniarstwo mógł się czegoś nauczyć i coś przeżyć. A do przeżycia jest wielka powietrzna przygoda, jaką stwarzają loty przy pomocy lotni. Takie są nasze refleksje, wyniesione ze skądinąd bardzo pożytecznego zlotu lotniarzy na Żarze.

Nie opisujemy natomiast żadnej z kilkunastu lotni, jakie przywieziono na Żar. Są to bowiem konstrukcje znane lotniarzom. Niektóre z nich pokazujemy na naszych zdjęciach. Wielokrotnie pisaliśmy o nich w „Skrzydlatej", która poprzez liczne publikacje od lat stara się przychodzić z pomocą miłośnikom lotni. Wraz z coraz szerszym kręgiem lotniarzy w naszym kraju, czekamy jednak na wsparcie w poczynaniach, dotyczących lotniarstwa.

ZDJĘCIA HENRYKA KUCHARSKIEGO

KORESPONDENCJE

AEROKLUB POZNAŃSKI

W przededniu rozpoczęcia nowego roku szkolnego i obchodów tegorocznych Dni Lotnictwa w Wielkopolsce, kierownictwo i aktyw społeczny Aeroklubu Poznańskiego spotkali się z pracownikami Kuratorium Oświaty i Wychowania Urzędu Wojewódzkiego oraz grupą nauczycieli szkół poznańskich. Zgromadzeni na lotnisku AP goście wysłuchali krótkiej prelekcji na temat tradycji lotnictwa i obecnych zadań aeroklubu w popularyzacji lotnictwa w szkołach oraz zapoznali się ze sprzętem lotniczym. Spotkanie wychowawców z młodzieżą uświetniły pokazy spadochronowe i modelarskie w wykonaniu uczniów szkół poznańskich — członków Aeroklubu Poznańskiego. Nauczyciele i pracownicy kuratorium odbyli wreszcie loty okolicznościowe na samolotach i szybowcach. Miłym akcentem spotkania były serdeczne, bezpośrednie rozmowy zaproszonych gości z wykonawcami poszczególnych elementów pokazów lotniczych oraz przyjacielska wymiana zdań z byłym „synem pułku" z lat wojny, dziś majorem pilotem **Hieronimem Kowalskim**, aktywnym członkiem Aeroklubu Poznańskiego. Wymieniono też symboliczne upominki i znaczki organizacyjne. Goście otrzymali ponadto przygotowane specjalnie małe kompendium wiedzy o lotnictwie, z przeznaczeniem do wykorzystania w pracy wychowawczej z młodzieżą. Spotkanie na lotnisku przyczyni się niewątpliwie do dalszego pogłębienia współpracy aeroklubu ze szkołami w zakresie wychowania obronnego młodzieży szkolnej.

•

Aeroklub Poznański, w oparciu o porozumienia z Kombinatami PGR, organizuje w terenie pokazy lotnicze, w czasie których w różnych formach popularyzuje tradycje lotnictwa i sportu lotniczego wśród młodzieży wiejskiej. Tylko w roku bieżącym w pokazach i spotkaniach środowiskowych w gminach i wsiach Wielkopolski udział wzięły dziesiątki tysięcy ludzi, którzy dotychczas nie mieli możliwości bezpośredniego zetknięcia się z lotnictwem.

W ramach serdecznej współpracy, zorganizowano w Kombinacie Rolnym Obejzierze k. Oborník dożynki w lotniczej oprawie. W dożynkach brały udział załogi dziesięciu przedsiębiorstw i rolnicy indywidualni. Były gry, zabawy, kiermasze, loteria fantowa itp. Gwoździem programu były jednak pokazy lotnicze. Na polowym, zaimprowizowanym lądowisku, obok placu zabaw, zgromadzono sprzęt lotniczy. W ciągu dwóch dni 23 i 24 sierpnia br. wielotysięczna publiczność oglądała pokazy modeli latających, akrobację na szybowcu i samolocie Zlin-526F oraz grupowe skoki spadochronowe. Wyróżniającym się pracownikom przedsiębiorstw rolniczych zafundowano loty pasażerskie na szybowcu, samolocie PZL-101 „Gawron" oraz An-2. Ogółem 456 pracowników Kombinatu odbyło loty nad polami, które jeszcze niedawno tętniły pracami żniwnymi. Trzeba było widzieć zafrasowane miny zwłaszcza osób starszych, które nie miały w życiu okazji nie tylko lecieć ale obejrzeć samolot z bliska, jak z biletami w ręku cierpliwie czekały na swoją kolejkę. Albo grupę młodzieży i dzieci, którym trudno było się zdecydować co wybrać — przelot szybowcem czy samolotem.

Udane i organizowane po nowemu dożynki z piękną lotniczą oprawą spełniły swoje zadania. Uświetniły Święto Lotnictwa, przybliżyły sport lotniczy społeczności wiejskiej, zyskały uznanie wśród zgromadzonej publiczności i przedstawicieli władz regionu.

Marian Gutowski

SPADOCHRONIARZE W HARCERSKICH MUNDURACH

W sierpniu odbywał się w Oleśnicy miesięczny obóz spadochronowy dla harcerzy, skupionych w Harcerskim Szczepie Spadochroniarzy „Błyskawica" przy Aeroklubie Wrocławskim. Uczestniczyły w nim 53 osoby — 11 druhen i 42 druhów.

Uczestnicy obozu, personel techniczno-lotny, kadra instruktorska i gospodarcza stanowiły piękny, koleżeński i nierozerwalny kolektyw. Komenda Centralnego Ośrodka Szkolenia Specjalistów Technicznych Wojsk Lotniczych im. gen. Walerego Wróblewskiego w Oleśnicy zaopiekowała się nami po ojcowsku, udzielając wszechstronnej pomocy. Otrzymaliśmy sprzęt kwatermistrzowski. Komenda Hufca ZHP Wrocław Fabryczna załatwiła nam finanse i wszystkie formalności, związane z organizacją obozu. Aeroklubu Wrocławskiego nie wymieniam, gdyż szczep nasz stanowi nierozerwalną całość z aeroklubem, lecz kierownictwu należą się gorące wyrazy uznania.

Kim byli uczestnicy obozu? Harcerki i harcerze w wieku 15—20 lat. Najmłodsi (15-latki) Anna Bień i Miecio Długosz wykonywali na obozie pierwsze skoki i w sumie osiągnęli ich po 12. Część w podobnym wieku rozpoczęła szkolenie praktyczne już przed obozem i posiada na koncie po około 30 skoków. Wreszcie „seniorzy" 18—20-latki rozpoczęli szkolenie na podobnych obozach w latach ubiegłych oraz trenowali w aeroklubie i w szkołach — ci posiadają licencje spadochronowe. Piloci wywożący byli zachwyceni atmosferą i świadomą dyscypliną panującą na obozie.

W czasie uroczystości w dniu 23 sierpnia br., przypadającej z okazji Święta Lotnictwa, odbyło się mianowanie chorążych, absolwentów Szkoły Chorążych Personelu Technicznego Wojsk Lotniczych. Na uroczystość przybył zastępca dowódcy Wojsk Lotniczych gen. bryg. Ludwik Sobieraj. Podczas uroczystości trójka naszych harcerzy wykonała skok z „Gawrona" na plac, z lądowaniem w pobliżu trybuny. Druhna Krysia Sarba wręczyła generałowi bukiet kwiatów.

W nadchodzącym roku szkolnym szczep nasz pragnie poszerzyć pracę lotniczą. W tym celu powstaną trzy drużyny lotnicze: skoczków zaawansowanych, skoczków przeznaczonych do szkolenia podstawowego w bieżącym roku szkolnym (1 klasy liceum i wiek 15 lat) oraz najmłodszych w wieku od 12 lat, którzy zajmą się głównie modelarstwem i wstępnym poznawaniem tajników lotniczych. Dla tych najmłodszych pragniemy ponadto wprowadzić naukę pływania i szkolenie żeglarskie. Zamierzamy część harcerzy przeszkolić w szybownictwie, co czyniliśmy bardzo skutecznie w latach ubiegłych. Najmłodszych po ukończeniu 8 lasy skierujemy do liceum lotniczego w Dęblinie.

Na podkreślenie zasługuje fakt, że najmłodsi członkowie naszego szczepu przyjęci do nas przed laty w bardzo młodym wieku nie zdradzili do dziś lotnictwa, przeciwnie — są znanymi i cenionymi lotnikami. Przykłady: Edward Ligocki — znany spadochroniarz, wstępował do naszego zespołu będąc uczniem 5 klasy szkoły podstawowej, Ryszard Kuś, również znany skoczek — w klasie 7, Waldemar Cyga — w klasie 4, od zuchów (obecnie kapitan pilot), a Waldemar Miszkurka — obecnie chorąży pilot, należał do nas już od 2 klasy szkoły podstawowej.

Komendant Szczepu Błyskawica
hmPL Ryszard Komorowski

AEROKLUB JELENIOGÓRSKI

Narada przed skokiem.

Para-Klub „Jelonek" — tak nieoficjalnie nazywa się sekcja spadochronowa Aeroklubu Jeleniogórskiego. Jej działalność cieszy się dużym zainteresowaniem kierownictwa aeroklubu, dzięki czemu m.in. możliwe było wykonanie przez sekcję większej ilości skoków, niż planowano na początku bieżącego sezonu. Podkreślić też trzeba duże zaangażowanie etatowego instruktora spadochronowego **Stefana Wekera** oraz aktywność całej sekcji.

Zainteresowanie spadochroniarstwem, często mimo woli, przejawiają również mieszkańcy Jeleniej Góry. Właściwie są oni obserwatorami nieustających pokazów spadochronowych. Dzieje się tak dlatego, że miejsce wykonywania skoków — dolna część południowego lądowiska w Jeżowie — jest doskonale widoczne z miasta. Nieco kłopotliwy dojazd na lądowisko wynagradza samodzielność pracy sekcji — skoki nigdy nie kolidują z działalnością innych sekcji AJ. Pozwoliło to np. na zorganizowanie obozu spadochronowego równolegle z obozem LPW. W czasie dwóch tygodni wykonano 400 skoków, przy konsekwentnej realizacji programu spadochronowego. Każdy z uczestników obozu wykonał w tym czasie przeciętnie po 30 skoków. Jest to spory sukces zważywszy, że pogoda nie zawsze była łaskawa, a wszystkie skoki wykonywano z samolotu Jak-12.

Dużo możemy również zawdzięczać pracy dr. **Wandy Zellmy**, która opiekę na starcie nad skoczkami uważa za doskonały relaks po pracy w Zakładach Chemicznych w Żarowie. Wielką pomoc techniczną otrzymaliśmy od Wyższej Oficerskiej Szkoły Radiotechnicznej w Jeleniej Górze, w postaci krytej przyczepy, ułatwiającej transport sprzętu na miejsce skoków.

Do chwili zakończenia obozu skoczkowie uzyskali 9 uprawnień skoczków III klasy, 3 — II klasy, 2 — I klasy. W czasie obozu wykonano wiele prac społecznych na rzecz aeroklubu. Obecnie sekcja stanowi zżytą, wartościową grupę młodzieży.

Marcin Jaxa-Rożen

NASZE TRASY

O SZKOLENIU I SZKOŁACH LOTNICZYCH

Gdyby ktoś próbował, na przykład, na podstawie listów wpływających do „Skrzydlatej" określić zamiłowania młodych Polaków, musiałby dojść niechybnie do wniosku że... 70 ich procent to kandydaci na pilotów i mechaników. Ilość listów w sprawach szkolenia lotniczego wciąż rośnie, napawając nas z jednej strony niepokojem, z drugiej zaś uznaniem.

Jest to, to tu mówić, zjawisko jednak krzepiące. Dobrze świadczy o naszej młodzieży, o jej tężyźnie psychicznej i fizycznej, o zdecydowanym kierunku zainteresowań. Dla tych więc młodych ludzi, upartych, konsekwentnych, którzy — jak to piszą — „nie mogą żyć bez lotnictwa", pozwolimy sobie nie wiedzieć który już raz podać trochę podstawowych w tym względzie informacji. Niech więc uważają (tu podam kilka tylko nazwisk, traktując ich właścicieli jako reprezentantów całej masy piszących w sprawach szkoleniowych): **Mariusz Czeredecki** z Tarnowa, **Wiesław Olszewski** z Uścia Gorlickiego, **Szczepan Nitkowski** z Ełku, **Zbigniew Augustyn** z Łąk Dolnych, **Ryszard Antuszewicz** z Julianowa, **Janusz Michalik** z Mierzęcic, **Piotr Kawka** z Cieszyna, **Janusz Konik** z Bielska-Białej, **Janusz Białowąs** z Łomianek, **Józef Waściński** z Turbi, **Stanisław Płachta** z Brodnicy, **Andrzej Radomyski** z Łukowa, **Adam Burkiewicz** z Krakowa, **Andrzej Jacek** z Ciemienia, **Tadeusz Michałowicz** z Koluszek, **Jolanta Świdzińska** z Radomia, **Elżbieta Karaniewicz** z Piły, **Krzysztof Semeradt** z Kucowa i **Krzysztof Biały** z Nowosielc.

W sprawie podstawowego szkolenia lotniczego w powietrzu należy zgłaszać się bezpośrednio w aeroklubach regionalnych, najbliższych miejsca zamieszkania. Na szkolenie przyjmowani są uczniowie i absolwenci szkół średnich po ukończeniu 16 lat życia. Adresy aeroklubów znaleźć można m.in. w książkach telefonicznych. Lotnictwo komunikacyjne, rolnicze i sanitarne przyjmuje do pracy wyszkolonych już pilotów, którzy m.in. posiadają licencję pilota zawodowego II klasy. Szkoły pilotów cywilnych — na razie w Polsce nie ma.

Do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. J. Krasickiego w Dęblinie oraz do istniejącej przy tej uczelni Szkoły Chorążych Wojsk Lotniczych przyjmowani są absolwenci szkół średnich (do WOSL — maturzyści). WOSL kształci oficerów-inżynierów-pilotów i oficerów-inżynierów-nawigatorów. Szkoła Chorążych WL kształci natomiast chorążych-pilotów, nawigatorów i meteorologów lotnictwa wojskowego. Do wojskowych uczelni i szkół technicznych, związanych z lotnictwem, zaliczyć można: Wojskową Akademię Techniczną im. Jarosława Dąbrowskiego w Warszawie, Wyższą Szkołę Oficerską Wojsk Rakietowych i Artylerii im. gen. Józefa Bema w Toruniu, Wyższą Szkołę Oficerską Wojsk Obrony Przeciwlotniczej im. por. Mieczysława Kalinowskiego w Koszalinie, Wyższą Oficerską Szkołę Radiotechniczną im. kpt. Sylwestra Bartosika w Jeleniej Górze, Szkołę Chorążych Personelu Technicznego Wojsk Lotniczych w Oleśnicy, Szkołę Chorążych Wojsk Radiotechnicznych w Jeleniej Górze, Podoficerską Szkołę Zawodową Wojsk Rakietowych i Artylerii, PSZ Wojsk Rakietowych OPK, PSZ Wojsk Obrony Przeciwlotniczej w Koszalinie, PSZ Wojsk Radiotechnicznych w Chorzowie i PSZ Wojsk Lotniczych w Oleśnicy. Szczegółowych informacji o przyjmowaniu do poszczególnych szkół udzielają wszystkie terenowe sztaby wojskowe, do których odsyłamy z konieczności naszych Czytelników.

O innych sprawach, na które w tym numerze nie starczyło miejsca, porozmawiamy za tydzień, m.in. o cywilnych szkołach związanych z lotnictwem. (z)

40 LAT DOŚWIADCZEŃ

W dniach 3—7 września rozegrano w Lesznie Wlkp. kolejne, 40 Mistrzostwa Polski Modeli Latających. W ramach tej imprezy rozegrano oficjalny mecz z ekipą NRD. Polskę reprezentowała ekipa złożona z zawodników — uczestników tegorocznych mistrzostw świata.

Najlepsze wyniki mistrzostw:

Klasa F1A — juniorzy

1. R. Łapka — Aer. Lubelski — 1 165 pkt.
2. T. Kamiński — Aer. Zagłębia Miedziowego — 1 112 pkt.
3. R. Dec — Aer. Gliwicki — 1 099 pkt.

Klasa F1A — seniorzy

1. W. Korczak Aer. Lubelski — 1 135 pkt.
2. A. Sulisz — Aer. Warszawski — 1 127 pkt.
3. W. Sobania — Aer. Wrocławski — 1 118 pkt.

Klasa F1B — juniorzy

1. A. Struniawski — Aer. Białostocki — 900 + 115 pkt.
2. A. Sokołowski — Aer. Gliwicki — 900 + 162 pkt.
3. Z. Ługiewicz — Aer. Warmińsko-Mazurski — 900 + 155 pkt.
4. A. Poczobut — Aer. Białostocki — 900 + 117 pkt.

Klasa F1B — seniorzy

1. K. Łapiński — Aer. Białostocki — 900 + 197 pkt.
2. P. Włodarczyk — Aer. Warszawski — 900 + 195 pkt.
3. H. Kucharski — Aer. Kujawski — 900 + 187 pkt.
4. W. Dzik — Aer. Warszawski — 900 + 151 pkt.

Klasa F1C — juniorzy

1. J. Uryga — Aer. Gliwicki — 886 pkt.
2. J. Połubiński — Aer. Białostocki — 865 pkt.
3. A. Wierbilis — Aer. Opolski — 831 pkt.

Klasa F1C — seniorzy

1. R. Czerwiński — Aer. Kujawski — 1 260 pkt.
2. J. Ochman — Aer. Wrocławski — 1 240 pkt.
3. G. Grabarkiewicz — Aer. Wrocławski — 1 210 pkt.

Mecz NRD — POLSKA

Klasa F1A — 1. M. Hirschel (NRD) — 1 238 pkt.
Klasa F1B — 1. K. Łapiński (Polska) — 900 + 197 + 197 pkt.
Klasa F1C — 1. G. Fischer (NRD) — 1 260 + 180 pkt.
Klasyfikacja ogólna: 1. NRD — 9 875 pkt., 2. Polska — 9 436 pkt.

A oto kilka uwag związanych z zagadnieniami technicznymi występującymi na mistrzostwach. Można je podzielić na kilka grup, w szczególności: 1. konstrukcja i wykonanie modeli; 2. wyposażenie techniczne modeli; 3. technika wykonywania startów; 4. urządzenia pomocnicze; 5. taktyka startowa. Każde z tych zagadnień przedstawia się inaczej dla różnych kategorii modeli. Omówię pokrótce co widziałem na ostatnich mistrzostwach Polski w kategoriach modeli szybowców, gumówek i silnikówek.

Modele szybowców klasy F1A. O nowościach w konstrukcji i wykonaniu modeli niewiele da się powiedzieć, gdyż większość zawodników startowała modelami znanymi od kilku lat. Zarówno modele Korczaka jak i Sulisza mają duże rozpiętości płatów — 2 200—2 300 mm, konstrukcje wytrzymałościowe starannie przemyślane, zbieżne dźwigary, kesony, turbulatory. I tu ciekawostka. O ile Korczak posiadał turbulator w postaci nitki naklejonej na górnej powierzchni płata (ok. 13 proc. od noska), to Sulisz nasypał na keson z wilgotnym klejem mannej kaszy, co też pełni funkcję turbulatora. Wykonanie większości modeli staranne. Razi tylko pstrokacizna w wykonaniu plastycznym.

Zasadniczy zwrot nastąpił w wyposażeniu modeli. Oprócz wyłączników czasowych, większość modeli wyposażona była w ruchome haki do startów dynamicznych. Urządzenie to jest bezspornie korzystne, pozwala bowiem na uzyskiwanie przy starcie z holu o długości 50 m wysokości ok. 55—57 m. Wprowadzenie haków zmieniło zasadniczo technikę startową. Obecnie zawodnik po starcie penetruje lotnisko w poszukiwaniu wznoszeń czasami i 20 minut. Model w tym czasie krąży na holu. Długotrwały trening tej metody pozwala na bezbłędne wyszukiwanie wznoszeń termicznych. Ta metoda startów stworzyła nieskomplikowaną taktyke startową. Lepsi zawodnicy startują bez oglądania się na innych, słabsi latają „na sondę" — widząc inny model w kominie biegną i odczepiają swój model pod nim. Na mistrzostwach można to było zaobserwować wyraźnie. Nie wszyscy nasi zawodnicy mają tę metodę opanowaną dostatecznie. Wszyscy stosowali hole z żyłki wędkarskiej, zwijane na różnego rodzaju kołowrotkach, deseczkach itp.

Modele z napędem gumowym klasy F1B. W tej klasie modeli zaznaczył się dalszy postęp. Wiekszość modeli posiadała okrągle, dzielone kadluby z przednią częścią duralową, konstrukcja z żywic bądź z balsy, tylne stożki — balsowe. Wiekszość płatów z kesonami bądź całe kryte balsą (Kosiński, Dzik). Profile cienkie 6 proc. (Łapiński, Włodarczyk, Dzik). Modele posiadały wyłączniki czasowe. Sterowany ster kierunku (w czasie lotu wznoszącego) posiadały m.in. modele: Żurada, Kosińskiego, Paruchy. Modele: Łapińskiego, Włodarczyka i Kucharskiego — bez mechanizacji. Wybranie momentu startu w tej kategorii modeli jest znacznie trudniejsze niż w F1A. Dlatego też pomocnymi okazały się urządzenia pomocnicze, tzw. termowizory — przyrządy z termistorem, wskazujące zmiany temperatury powietrza (posiadał go m.in. Łapiński). Brak jest u nas uchwytów do modeli, umożliwiających samodzielne nakręcanie gumy; uchwyty takie stosują wszyscy zawodnicy NRD. Od lat nie zmieniają się przystosowane do nakręcania gumy wiertarki. Przy starcie należy bezwzględnie trafić na noszenie, gdyż w przeciwnym razie nie ma co marzyc o sukcesach. Na mistrzostwach dominowały modele o stromej charakterystyce toru lotu. Wysokości uzyskiwane w locie silnikowym przez czołowe modele wynosiły 65—80 m. Wszyscy zawodnicy startowali na gumie Pirelli o przekrojach nitek 1 x 4 lub 1 x 6 mm.

Modele silnikowe klasy F1C. I ta kategoria przeżywa intensywny rozwój. Zawodnicy posiadają do swej dyspozycji coraz to lepsze silniki i mechanizmy sterujące. Do tego dostosowano konstrukcje modeli. Modele Czerwińskiego, Ochmana, Piątka i kilku innych zawodników posiadają płaty i stateczniki całe kryte balsa. silniki firmy Rossi 2,5 cm³ — 22 000—25 000 obr/min. Mechanizmy sterujące firmy Selig — sterują: 1. czasem pracy silnika, 2. czasem lotu modelu (determalizator), 3. zmianą kąta zaklinowania statecznika poziomego (większy w locie silnikowym), 4. zmianą wychylenia steru statecznika pionowego. Jak więc widać, sprawne działanie mechanizmu napedzanego jedną sprężyną jest podstawą prawidłowego lotu modeli silnikowych. Złe działanie prowadzi do przykrych kraks (Krzemiński). W bieżącym roku nie stosowano żadnych mechanicznych rozruszników do silników. W użyciu były jedynie akumulatory. Najlepszy, najbardziej zbliżony do czołowych modeli świata tor lotu wznoszącego posiadały modele Czerwińskiego: lot prawie pionowy z wykonaniem do 3/4 zwitki. Jednak przejście do lotu szybowego nie jest zadowalające (duża strata wysokości). Cieszy również pojawienie się w tej kategorii grupy zdolnych juniorów z pięknymi modelami (m.in. Połubiński — Białystok).

Ogólnie należy stwierdzić, że na przestrzeni ostatnich lat zaznaczył się wyraźny postęp w konstrukcji, wykonaniu, technice i taktyce startu, we wszystkich kategoriach modeli. Konieczna jest jednak dalsza pomoc sprzętowa, szczególnie silnikowcom, gdyż jest to jednym z głównych warunków dalszego rozwoju tej kategorii. Chętnej i zdolnej do pracy młodzieży nie brak i należy ten fakt w maksymalnym stopniu wykorzystać.

Mgr inż. KAZIMIERZ ŁAPIŃSKI

Mistrz juniorów J. Uryga z Gliwic przygotowuje model gumówki do startu. **Zdjęcie: B. Koszewski**

NOWY SUKCES POLSKICH MODELARZY

W dniach 21—24 sierpnia odbyły się na Węgrzech, w miejscowości Debrecen, V Międzynarodowe Zawody Modeli Halowych. Zawody przeprowadzone zostały w auli Uniwersytetu im. Lajosa Kossutha. W tym roku na starcie tej pięknej imprezy stanęło 22 zawodników, reprezentujących pięć krajów: CSRS, Jugosławię, Polskę, Rumunię i Węgry. Z naszego kraju przybyły dwie reprezentacje. Jedna oficjalna z Aeroklubu PRL w składzie E. Ciapała, S. Kujawa, R. Czechowski i S. Bombol, druga z Aeroklubu Bydgoskiego — S. Sierko, J. Kapuśniak J. Rygielski i M. Witkowski. Właściwie trudno tu mówić cokolwiek o „oficjalności", gdyż zawody te rozgrywane są w klasyfikacji indywidualnej i mogą w nich brać udział wszyscy modelarze, którzy posiadają licencję sportową.

Nowością tegorocznych zawodów było wprowadzenie drugiej kategorii, pomysłu węgierskiego, zwanej FAI-50. Są to modele o rozpiętości do 500 mm, głębokości skrzydła do 150 mm. Ograniczona została odległość między hakami gumy napędowej do 250 mm. Masa nie mniej niż 1 g. W konkurencji tej zawodnicy nasi nie startowali.

Już po pierwszych dwóch lotach na czoło wysunął się nasz doskonały zawodnik Edward Ciapała, osiągając piękne loty 28 min, 15 s i 31 min, 51 s. Polak zajmuje zdecydowanie pierwsze miejsce i otrzymuje złoty medal. E. Chlubny z CSRS — srebrny, a A. Popa z Rumunii — brązowy. Czwarte miejsce zajmuje Czechowski (Polska).

Zdzisław Szajewski

ZWYCIĘZCY ZAWODÓW W DEBRECENIE

Rok 1969 — Edward Chlubny — CSRS, rok 1970 — Edward Chlubny — CSRS, rok 1971 — Aurel Popa — Rumunia, rok 1973 — Edward Ciapała — Polska, rok 1975 — Edward Ciapała — Polska.

F-1D

1. Edward Ciapała (Polska) — 63′ 55″; 2. Edward Chlubny (CSRS) — 62′ 19″; 3. Aurel Popa (Rumunia) — 59′ 46″; 4. Ryszard Czechowski (Polska) — 57′ 29″; 5. Antal Egri (Węgry) — 56′ 50″; 6. Andras Ree (Węgry) — 54′ 58″; 7. Stefan Bombol (Polska) — 54′ 50″; 8. Aurel Meraru (Rumunia) — 51′ 53″; 9. Zoltan Ocsödy (Węgry) — 51′ 35″; 10. Stanisław Sierko (Polska) — 50′ 46″. (Startowało 22 zawodników).

FAI-50

1. Andras Ree (Węgry) — 46′ 25″; 2. Antal Egri (Węgry) — 44′ 09″; 3. Karoly Biró (Węgry) — 43′ 41″. (Startowało 8 zawodników).

BITWA o ANGLIĘ

Dalszy ciąg wykazu polskich pilotów — uczestników Bitwy o Anglię (2)

23. **DOMAGAŁA Marian** (ur. ?) — plutonowy, podoficer 6 PL. W bitwie — 238, 213, 302 dyony. Po wojnie pozostał za granicą.

24. **DROBIŃSKI Bolesław** (ur. ?) — podporucznik, oficer 1 PL. W bitwie — 54, 65 dyony. Później latał w 317 dyonie (jako d-ca eskadry) i dowodził 303 dyonem (26.09.1944—1.02.1946). Był instruktorem w 61 OTU. Zestrzelił: 7—1 1/3—0 samolotów wroga. Po wojnie osiedlił się w Anglii. Był konsultantem d/s polskich głośnego filmu pt. „Battle of Britain".

25. **DURYASZ Marian** (ur. 14.12.1911 r.) — porucznik, instruktor CWL. W bitwie — 213 dyon. Później dowodził 302 dyonem (7.07.1944—?.12.1945). Mieszka w Warszawie. Jego starszy syn — Wojciech — jest znanym aktorem filmowym i teatralnym.

26. **DUSZYŃSKI Stanisław** (ur. 28.10.1915 r.) — kapral, podoficer ? PL. W bitwie — 238 dyon. Zginął w locie bojowym 11.09.1940 r. Miejsce grobu nie znane.

27. **FALKOWSKI Jan Paweł** (ur. 26.06.1912 r.) — porucznik, instruktor CWL. W bitwie — 32 dyon. Później latał w 315 dyonie (jako d-ca eskadry) i 316 dyonie. Dowodził 303 dyonem (4.07.—20.11.1943r.) oraz 3 Skrzydłem (30.01.—9.03.1945 r.). W dniu 9.03.1945 r. dostał się do niewoli niemieckiej. Zestrzelił: 9—1—0 samolotów wroga. Mieszka w Kanadzie i jest autorem książki pt. „Z wiatrem w twarz".

28. **FERIČ Mirosław** (ur. 17.06.1915 r.) — podporucznik, oficer 1 PL. W bitwie — 303 dyon. Zginął 14.02.1942 r. na lotnisku Northolt oblatując samolot „Spitfire" Mk. V. Zestrzelił: 9 1/3—1—1 samolotów wroga. Pochowany na cm. Northwood, gr. H. 232.

29. **FRANTIŠEK Józef** (ur. 7.10.1912 r.) — sierżant, podoficer czechosłowacki z 2 PL. W bitwie — 303 dyon. Zginął w wypadku lotniczym 8.10.1940 r. niedaleko lotniska Northolt. Zestrzelił: 17—1—0 samolotów wroga. Pośmiertnie promowany do stopnia oficerskiego. Pochowany na cm. Northwood, gr. H. 246.

30. **FREY Juliusz Artur** (ur. 14.07.1907 r.) — kapitan, oficer 1 PL. W bitwie — 607 dyon. Później dowodził 316 Dyonem (22.02.—11.08.1941 r.). Z uwagi na zły stan zdrowia musiał zrezygnować z dalszego latania. Po wojnie osiedlił się w Kanadzie.

31. **GABSZEWICZ Aleksander Klemens** (ur. 6.12. 1912 r.) — porucznik, oficer 1 PL. W bitwie — 607 dyon. Później latał w 303 dyonie. Dowodził: 316 dyonem (15.11.1941—5.06.1942), 133 Skrzydłem (27.01.—20.06.1943 r.), 131 Skrzydłem (20.06.—12.12.1943 r.), 18 Zgrupowaniem Myśliwskim i 131 Polowym Portem Lotniczym. Udekorowany Złotym Krzyżem Orderu Wojennego Virtuti Militari IV klasy. Zestrzelił 9 1/2—1 1/3—3 samoloty wroga. Po wojnie osiedlił się w Anglii.

32. **GIL Józef** (ur. ?) — podporucznik, oficer 6 PL. W bitwie — 229, 43 dyony. Później dowodził eskadrą w 306 dyonie. Zginął 31.12.1942 r. nad Holandią w walce powietrznej. Miejsce grobu nie znane.

33. **GŁOWACKI Antoni** (ur. ?) — kapral, instruktor CWL. W bitwie — 501 dyon. W dniu 24.08. 1940 r. zestrzelił pięć samolotów niemieckich, za co promowany został do stopnia oficerskiego. Latał później w 303 dyonie i 315 dyonie, oraz dowodził 309 dyonem (9.09.1944 — 17.07.1945 r.). Zestrzelił: 8 1/3—3—4 samoloty wroga. Po wojnie osiedlił się w Nowej Zelandii.

34. **GŁOWACKI Witold Józef** (ur. 30.10.1913 r.) — podporucznik, oficer 3 PL. W bitwie — 605, 145, 603 dyony. Zginął 24.09.1940 r. w locie bojowym nad Francją (m. Guines).

35. **GŁOWCZYŃSKI Czesław Marian** (ur. 22.07. 1913 r.) — podporucznik, oficer 6 PL. W bitwie — 302 dyon. Ciężko poparzony w wypadku lotniczym 17.08.1940 r., wróciwszy ze szpitala, wyznaczony został na stanowisko adiutanta Naczelnego Wodza, gen. Wł. Sikorskiego. Zestrzelił: 5 1/2—2—1 samoloty wroga. Po wojnie osiedlił się w Anglii.

36. **GMUR Feliks** (ur. ?) — kapral, podoficer 6 PL. W bitwie — 151 dyon. Zginął 30.08.1940 r. w m. Epping (Anglia).

37. **GNYŚ Władysław** (ur. ?) — podporucznik, oficer 2 PL. W bitwie — 302 dyon. Później latał w 309 dyonie, 316 dyonie i dowodził 317 dyonem (28.05.—27.08.1944 r.). W dniu 27.08.1944 r. nad Rouen we Francji jego samolot uszkodziła artyleria przeciwlotnicza i dostał się do niewoli niemieckiej. Po kilku dniach, mimo rany postrzałowej w bok, ucieka ze szpitala polowego i przedziera się do oddziałów alianckich. Jest pilotem, który zestrzelił pierwszy samolot hitlerowski w II wojnie światowej (1.09.1939 r., o godz. 5.30 koło Olkusza). Po wojnie osiedlił się w Kanadzie.

38. **GOETHEL Władysław** (ur. ?) — porucznik, oficer 6 PL. W bitwie — 302 dyon. Zmarł w Kanadzie w 1966 r.

39. **GORZULA Mieczysław** (ur. ?) — podporucznik, oficer ? PL. W bitwie — 607, 229 dyony. Później latał w 302 dyonie i 309 dyonie. W dniu 9.04.1945 r. zestrzelił w okolicach Hamburga odrzutowiec Me-262. Po wojnie osiedlił się w Anglii.

40. **GRÓSZEWSKI Bernard** (ur. 9.10.1909 r.) — porucznik, oficer 6 PL. W bitwie — 43 dyon. Później latał w 315 dyonie. Zginął w locie bojowym 8.12.1941 r. we Francji. Pochowany na cm. w Boulogne, gr. 289.

41. **GRUSZKA Franciszek** (ur. 21.01.1910 r.) — porucznik, oficer 6 PL. W bitwie — 65 dyon. Zginął w walce powietrznej nad m. Canterbury, 18.08. 1940 r. Po 35 latach w bagnach między Preston Village a Stodmarsh, w hrabstwie Kent, odkryto szczątki rozbitego „Spitfire'a", a w kabinie prochy lotnika. Drobiazgowe śledztwo ustaliło że są to prochy por. Gruszki. Pogrzeb odbył się z należnymi honorami. 17.07.1975 r. na cm. Northwood, gr. H. 202.

42. **GRZESZCZAK Bohdan** (ur. 10.08.1908 r.) — porucznik, oficer 1 PL. W bitwie — 303 dyon. Zginął w wypadku lotniczym 28.08.1941 r. Pochowany na cm. Northwood, gr. H. 179.

43. **HENNEBERG Zdzisław Karol** (ur. 11.05. 1911 r.) — porucznik, instruktor CWL. W bitwie — 303 dyon. Dowodził dwukrotnie 303 dyonem (21.10.—7.11.1940 r. i 20.02.—12.04.1941 r.). W dniu 12.04.1941 r. wodował na Kanale La Manche z powodu defektu samolotu. Mgła uniemożliwiła akcję ratowniczą i pilot utonął w morzu. Zestrzelił: 8 1/2—1—1 samolotów wroga.

44. **IWASZKIEWICZ J.** (ur. ?) — porucznik, instruktor CWL. W bitwie — 303 dyon. Dalsze losy nie znane.

45. **JANICKI Zbigniew** (ur. 5.02.1917 r.) — podporucznik, oficer 1 PL. W bitwie — 32 dyon. Później latał w 302 dyonie i 317 dyonie. Zginął 16(13).06.1944 r. w locie bojowym nad Francją. Pochowany na cm. w Le Mans, West, gr. 70.

46. **JANKIEWICZ Jerzy** (ur. 14.07.1913 r.) — porucznik, instruktor CWL. W bitwie — 601 dyon. Później dowodził 303 dyonem (9.07.—20.11.1941 r.) i jako pierwszy Polak brytyjskim 222 dyonem. Zginął w locie bojowym tego dyonu 25.05.1942 r. nad Kanałem La Manche.

47. **JANUSZEWICZ Wojciech** — (ur. 30.04.1911 r.) — porucznik, oficer 1 PL. W bitwie — 303 dyon. Zginął w walce powietrznej nad Londynem 5.10. 1940 r. Pochowany na cm. Northwood, gr. H. 237.

48. **JASTRZĘBSKI Franciszek** (ur. 10.11.1905 r.) — kapitan, oficer 3 PL. W bitwie — 302 dyon. Zginął w locie bojowym 25.(26).10.1940 r. Pochowany na wyspie Sylt (RFN), gr. 22.

49. **JEKA Józef** (ur. ?) — plutonowy, podoficer 4 PL. W bitwie — 238, 213 dyony. Później promowany do stopnia oficerskiego dowodził 306 dyonem (25.05.1945—6.01.1947 r.). Zestrzelił: 7 1/2—0—3 samoloty wroga. Zmarł po wojnie w Anglii.

50. **JERECZEK Edmund Wincenty** (ur. 27.10. 1904 r.) — podporucznik, oficer 4 PL. W bitwie — 229, 43, 111 dyony. W późniejszym okresie czasu był instruktorem w OTU. Zginął w wypadku lotniczym w nieustalonym czasie i miejscu.

51. **KANIA Jan** (ur. ?) — starszy sierżant, podoficer 1 PL. W bitwie — 303 dyon. Dalsze losy nie znane.

52. **KARASEK Lucjan** (ur. ?) — sierżant, podoficer ? PL. W bitwie — 23 dyon. Podobno zginął w 1940 r.?

53. **KARUBIN Stanisław** (ur. 29.10.1915 r.) — plutonowy, podoficer 1 PL. W bitwie — 303 dyon. Zestrzelił: 7—0—0 samolotów wroga. Zginął 12.08. 1941 r. w m. Southwick (Anglia), gr. 4.

54. **KARWOWSKI Włodzimierz Eugeniusz** (ur. 13.09.1912 r.) — podporucznik, rezerwista 3 PL. W bitwie — 302 dyon. Po wojnie osiedlił się w Australii.

55. **KAWALECKI Tadeusz Wilhelm** (ur. 12.03. 1915 r.) — podporucznik, oficer 2 PL. W bitwie — 151 dyon. Później latał w dywizjonach polskich, był także wykładowcą w WSL z dziedziny lotnictwa myśliwskiego. Po wojnie pozostał za granicą.

56. **KINEL Zygmunt Jan** (ur. 14.07.1912 r.) — podporucznik, oficer 5 PL. W bitwie — 609 dyon. Później latał w 302 dyonie. Zginął 8.05.1941 r. w okolicach Londynu. Pochowany na cm. Northwood, gr. 291.

57. **KITAL S.** (ur. ?) — sierżant, instruktor CWL. W bitwie — 253 dyon. Dalsze losy nie znane.

58. **KLECZKOWSKI Stefan** (ur. ?) — podporucznik, oficer ? PL. W bitwie — 302 dyon. Dalsze losy nie znane.

59. **KLEIN Zygmunt** (ur. ?) — kapral, podoficer 4 PL. W bitwie — 234, 152 dyony. Zginął 18.11. 1940 r. w nieustalonych okolicznościach.

60. **KLENIEWSKI Stefan** (ur. 1.10.1912 r.) — sierżant podchorąży, słuchacz SPL. W bitwie — 302 dyon. Później promowany do stopnia oficerskiego przeniósł się do lotnictwa bombowego (301 dyon). Zginął (26)27.08.1944 r. nad Węgrami. Pochowany na cm. w Budapeszcie, gr. 4-B.1-7.

61. **KŁOZIŃSKI Władysław** (ur. ?) — sierżant, podoficer ? PL. W bitwie — 54 dyon. Po wojnie pozostał za granicą.

62. **KOŁACZKOWSKI Wojciech** (ur. 16.04.1908 r.) — porucznik, oficer 1 PL. W bitwie — 303 dyon. Później dowodził 303 dyonem (21.11.1941—6.05.1942 r.), 133 Skrzydłem (25.09.1942—27.01.1943 r.) i 131 Skrzydłem (27.01—20.06.1943 r.). Był także wykładowcą w WSL z dziedziny lotnictwa myśliwskiego. Po wojnie osiedlił się w USA.

63. **KOSARZ Wilhelm** (ur. 20.06.1908 r.) — sierżant, podoficer ? PL. W bitwie — 302 dyon. Zginął 8(7).11.1940 r. w okolicach Londynu. Pochowany na cm. Northwood, gr. H. 274.

64. **KOSIŃSKI Kazimierz Bronisław** (ur. 26.08. 1906 r.) — kapitan, instruktor CWL. W bitwie — 32 dyon. Później latał w 307 dyonie (jako d-ca eskadry) i w 302 dyonie. Zginął 26.01.1942 r. w locie bojowym. Miejsce grobu nie znane.

65. **KOWALSKI Julian** (ur. 10.07.1910 r.) — porucznik, oficer ? PL. W bitwie — 302 dyon. Później dowodził 302 dyonem (luty — listopad 1942 r.), 133 Skrzydłem (15.02.—4.04.1944 r.), 131 Skrzydłem (2.08.—10.10.1944 r.). Po wojnie osiedlił się w Anglii.

66. **KOWALSKI Jan** (ur. ?) — sierżant, podoficer ? PL. W bitwie — 303 dyon. Później latał w PFT. Pozostał za granicą.

67. **KOZŁOWSKI Franciszek** (ur. 14.04.1917 r.) — podporucznik, oficer ? PL. W bitwie — 151 dyon. Później latał w 308 dyonie. Zginął 13.03.1943 r. w locie bojowym nad Francją. Pochowany w Dieppe na cm. Le Vertus.

68. **KRASNODĘBSKI Zdzisław** (ur. 10.07.1904 r.) — major, oficer 1 PL. W bitwie — 303 dyon (do-

Samoloty Hawker „Hurricane" 601 Dywizjonu Myśliwskiego.

wódca (2.08—6.09.1940 r.) Ciężko poparzony w locie bojowym 6.09.1940 r. odesłany zostaje do szpitala. Później pełnił funkcje sztabowe. Dowodził od strony administracyjnej 131 Airfieldem. Po wojnie osiedlił się w Australii.

69. **KRAWCZYŃSKI Karol** (ur. ?) — plutonowy, podoficer 1 PL. W bitwie — 303 dyon. Później był instruktorem OTU. Po wojnie — za granicą.

70. **KREMSKI Jan Bernard** (ur. 22.09.1914 r.) — plutonowy, podoficer 2 PL. W bitwie — 54 dyon. Później latał w 308 dyonie, promowany do stopnia oficerskiego. Zginął w locie bojowym nad Niemcami, 15.08.1941 r. Pochowany na cm. w Heldenfriedhof.

71. **KRĘPSKI Walenty** (ur. ?) — podporucznik, oficer ? PL. W bitwie — 54 dyon. Zginął 7.09. 1940 r. w nieustalonych okolicznościach. Miejsce grobu nie znane.

72. **KRÓL Wacław Szczepan** (ur. 25.12.1915 r.) — podporucznik, oficer 2 PL. W bitwie — 302 dyon. Później latał w 316 dyonie (jako d-ca eskadry) i PFT. Dowodził 302 dyonem (?.12.1943—6.07.1944 r.) i 3 Skrzydłem (9.03—17.07.1945 r.). Mieszka w Warszawie, jest autorem kilku książek lotniczych. Zestrzelił: 8 1/2—1—1/3 samolotów wroga.

73. **KUMIĘGA Tadeusz Leon** (ur. 16.10.1916 r.) — podporucznik, oficer 2 PL. W bitwie — 17 dyon. Później latał w 308 dyonie. Po wojnie osiedlił się w Anglii.

74. **KUSTRZYŃSKI Zbigniew** (ur. ?) — porucznik, oficer 1 PL. W bitwie — 607 dyon. Później latał w 303 dyonie. W locie bojowym 4.04.1942 r. zestrzelony został nad Francją i dostał się do niewoli niemieckiej. Po wojnie osiedlił się w Anglii.

75. **KWIECIŃSKI Jan** (ur. ?) — sierżant, podoficer ? PL. W bitwie — 145 dyon. Zginął w locie bojowym dnia 12.08.1940 r. Miejsce grobu nie znane.

76. **ŁAGUNA Piotr** (ur. 11.11.1905 r.) — kapitan, oficer 1 PL. W bitwie — 302 dyon (jako d-ca eskadry). Później dowodził 302 dyonem (10.12.1940—26.05.1941) i 131 Skrzydłem (1—27.06.1941 r.). Zginął w locie bojowym nad Francją 27.06.1941 r. (zestrzelony przez pocisk artylerii przeciwlotniczej). Pochowany na cm. Le Guines.

77. **ŁAPKA Stanisław** (ur. 15.08.1915 r.) — podporucznik, oficer ? PL. W bitwie — 302 dyon. Później dowodził 302 dyonem (?.11.1942—?.07.1943) i 306 dyonem (2.01—8.06.1944 r.). Zestrzelony w locie bojowym nad Francją 8.06.1944 r. dostał się do niewoli niemieckiej. Po wojnie za granicą.

78. **ŁAPKOWSKI Wacław** (ur. 6.11.1913 r.) — podporucznik, oficer 1 PL. W bitwie — 303 dyon. Później dowodził 303 dyonem (6.05—2.07.1941 r.). Zestrzelił: 6 1/3—0—1 samolotów wroga. Zginął w locie bojowym nad Belgią 2.07.1941 r. Pochowany na cm. Lambardsijde, gr. 224.

79. **ŁAZORYK Włodzimierz Mikołaj** (ur. 27.06. 1904 r.) — kapitan, oficer 5 PL. W bitwie — 607 dyon. Później latał w bombowym 305 dyonie. Po wojnie pozostał za granicą.

80. **ŁOKUCIEWSKI Witold** (ur. 1.02.1917 r.) — podporucznik, oficer 1 PL. W bitwie — 303 dyon Później dowodził eskadrą „A" tego dyonu. W dniu 13.03.1942 r. w locie bojowym nad Francją został zestrzelony i dostał się do niewoli niemieckiej. Zestrzelił: 8—3 1/3—0 samolotów wroga. Wróciwszy do Anglii, dowodził 303 dyonem (1.02—11.12.1946 r.). Mieszka w Warszawie.

81. **ŁUKASZEWICZ Kazimierz** (ur. ?) — porucznik, oficer 1 PL. W bitwie 501 dyon. Zginął 12.08. 1940 r. Miejsce grobu nie znane.

82. **ŁUKOWSKI Antoni Stefan** (ur. 31.12.1908 r.) — podporucznik, rezerwista 1 PL. W bitwie — 302 dyon. Dalsze losy nie znane.

83. **ŁYSEK Antoni** (ur. ?) — kapral, podoficer 4 PL. W bitwie — 302 dyon. W późniejszym czasie promowany do stopnia oficerskiego. Zginął w locie bojowym 5.06.1942 r. Miejsce grobu nie znane.

84. **MACIEJEWSKI Mirosław Michał** (ur. 23.05. 1908 r.) — podporucznik, oficer ? PL. W bitwie — 213 dyon. Później dowodził eskadrą w 317 dyonie. Zestrzelił: 9 1/2—1—1 samolotów wroga. Po wojnie pozostał za granicą.

85. **MACIŃSKI Janusz** (ur. ?) — podporucznik, oficer ? PL. W bitwie — 111 dyon. Zginął w locie bojowym 4.09.1940 r. Miejsce grobu nie znane.

86. **MALINOWSKI Bronisław** (ur. ?) — plutonowy, podoficer 6 PL. W bitwie — 43 dyon. W późniejszym okresie latał w 302 dyonie, PFT i 317 dyonie. Promowany do stopnia oficerskiego. Po wojnie osiedlił się w Anglii.

87. **MALIŃSKI Jan** (ur. ?) — podporucznik, oficer 3 PL. W bitwie — 302 dyon. Później latał w nocnym myśliwstwie. Kompozytor melodii do hymnu 307 dyonu. Mieszka w Ostrzeszowie.

88. **MARKIEWICZ Antoni Stanisław** (ur. ?) — plutonowy, podoficer 2 PL. W bitwie — 302 dyon. Dalsze losy nie znane.

89. **MARTEL Ludwik** (ur. ?) — podporucznik, oficer ? PL. W bitwie — 603 i 54 dyony. Później latał w PFT. Po wojnie pozostał za granicą.

90. **MIERZWA Bogusław** (ur. 14.03.1918 r.) — podporucznik, oficer 1 PL. W bitwie — 303 dyon. Zginął wracając z lotu bojowego 16.04.1941 r., koło latarni morskiej w Dungeness. Pochowany na cm. Northwood, gr. H. 290.

91. **MÜMLER Mieczysław** (ur. 10.12.1899 r.) — major, oficer 3 PL. W bitwie — 302 dyon (jako dowódca, 13.07—9.12.1940 r.). Później pełnił funkcje sztabowe: 25.09.1942 r. wyznaczono go na stanowisko dowódcy stacji Northolt, 19.10.1943 r. na stanowisko oficera łącznikowego w 84 Grupie Myśliwskiej. Zestrzelił: 5 1/2—0—1 1/2 samolotów wroga. Po wojnie pozostał za granicą.

92. **NARUCKI Aleksander** (ur. 1.01.1916 r.) — podporucznik, oficer ? PL. W bitwie — 607 dyon. Później latał w 302 dyonie. Zginął w wypadku lotniczym 11.05.1941 r. na lotnisku Kenley. Pochowany na cm. Northwood. gr. 290.

93. **NEYDER Marceli** (ur. 3.09.1918 r.) — podporucznik, oficer ? PL. W bitwie — 302 dyon. Później latał w nocnym myśliwstwie: 307 dyon i 23 dyon. Zginął 21.02.1943 r. w locie bojowym nad Morzem Śródziemnym.

94. **NIEMIEC Paweł** (ur. 25.11.1913 r.) — podporucznik, oficer 3 PL. W bitwie — 17 dyon. Później latał w 317 dyonie (2.06.1941 r. wraz z sierż. Baranowskim zestrzelił nad Morzem Północnym JU-88 — pierwszy samolot wroga zniszczony przez 317 dyon). Był jedynym Polakiem który dowodził kolejno czterema dywizjonami: 308 dyonem (4.03—18.05.1943 r.), 316 dyonem (17.09.1943 — 27.06.1944 r.), 306 dyonem (29.06—25.09.1944 r.), 316 dyonem (?.09. 1945—11.12.1946 r.). Po wojnie za granicą.

95. **NOSOWICZ Zbigniew** (ur. 2.01.1914 r.) — podporucznik, oficer 2 PL. W bitwie — 56 dyon. Później latał w 316 dyonie. Po wojnie za granicą.

96. **NOWAK Tadeusz** (ur. 2.06.1914 r.) — podporucznik, oficer 2 PL. W bitwie — 253 dyon. Później latał w 308 dyonie. Zginął 21.09.1941 r. w locie bojowym nad Francją. Pochowany na cm. w Quiberville, gr. 11.

97. **NOWAKIEWICZ Eugeniusz** (ur. ?) — kapral, podoficer ? PL. W bitwie — 302 dyon. Później był instruktorem w OTU. Po wojnie osiedlił się w Anglii.

98. **NOWIERSKI Tadeusz** (ur. 22.06.1907 r.) — podporucznik, oficer 2 PL. W bitwie — 609 dyon. Później latał w 316 dyonie (jako d-ca eskadry). Dowodził 308 dyonem (11.12.1941—9.01.1942 r.), 133 Skrzydłem (20.06—12.10.1943 r.) i 133 Polowym Portem Lotniczym (20.10.1943—17.02.1945 r.). Mieszka w Warszawie.

99. **OLEWIŃSKI Bolesław** (ur. 26.10.1919 r.) — kapral, podoficer ? PL. W bitwie — 111 dyon. Zginął w dniu 3.11.1940 r. Miejsce grobu nie znane.

100. **OPULSKI Tadeusz Michał** (ur. 28.10.1906 r.) — kapitan, oficer 1 PL. W bitwie — 303 dyon (jako d-ca „B" eskadry). Później przeniósł się do lotnictwa bombowego. Zginął 2(22).05.1943 r. Pochowany na cm. Newark, gr. 0,316.

101. **ORZECHOWSKI Jerzy** (ur. 12.05.1905 r.) — kapitan, oficer 4 PL. W bitwie — 607 dyon. Później dowodził: 306 dyonem (1—30.10.1940 r.), 303 dyonem (8.12.1940—22.06.1941 r.), 307 dyonem (1.04—7.11.1943 r.). Latał także na Malcie w 23 dyonie oraz był wykładowcą w WSL z dziedziny lotnictwa myśliwskiego i taktyki. Po wojnie osiedlił się w Kanadzie.

102. **OSTASZEWSKI Piotr** (ur. 19.05.1910 r.) — porucznik, oficer 3 PL. W bitwie — 609 dyon. Później latał w 317 dyonie i 307 dyonie (jako d-ca eskadry). Po wojnie zmarł za granicą.

103. **OSTOWICZ Antoni** (ur. 22.05.1911 r.) — porucznik, oficer 2 PL. W bitwie — 145 dyon. W dniu 19.07.1940 r. jako pierwszy Polak w RAF zestrzelił samolot niemiecki (He-111 zestrzelony do spółki z ppor. Michaelem Newling'iem, spadł do Kanału La Manche, na płd. od m. Brighton). Zginął również jako pierwszy Polak w RAF — 11.08.1940 r. w walce powietrznej nad Portland. Miejsce grobu nie znane.

104. **PALAK Jan** (ur. ?) — plutonowy, podoficer ? PL. W bitwie — 303 dyon. Później latał w tej samej jednostce. Po wojnie za granicą.

105. **PALUSIŃSKI Jerzy Hipolit** (ur. 13.08.1912 r.) — podporucznik, oficer 1 PL. W bitwie — 303 dyon. Był pierwszym lotnikiem polskim rannym nad Warszawą (1.09.1939 r. w rejonie Wyszkowa, w walce z 12 myśliwcami niemieckimi). Po wojnie za granicą.

106. **PANKRATZ (PANKRACY) Wilhelm** (ur. 1.10. 1903 r.) — kapitan, inż., oficer 1 PL. W bitwie — 145 dyon. Absolwent Politechniki Warszawskiej ze specjalnością uzbrojenia lotniczego. W Anglii zataił tytuł naukowy broniąc się przed skierowaniem do pracy w fabryce. Zginął 12.08.1940 r. Miejsce grobu nie znane.

107. **PASZKIEWICZ Ludwik Witold** (ur. 21.10. 1907 r.) — porucznik, oficer 1 PL. W bitwie — 303 dyon. W czasie lotu ćwiczebnego 30.08.1940 r. nad m. St. Albans, zestrzelił Dorniera 17 — był to pierwszy samolot wroga zniszczony przez 303 dyon. Zginął 27.09.1940 r. staranowawszy He-111. Zestrzelił: 6—0—0 samolotów wroga. Pochowany na cm. Northwood, gr. H. 224.

108. **PATEREK Edward** (ur. 30.05.1910 r.) — plutonowy, podoficer ? PL. W bitwie — 303 dyon. Później latał w 315 dyonie. Zginął 27.03.1941 r. zderzywszy się nad Morzem Irlandzkim z samolotem por. Szulkowskiego w czasie osłony konwoju.

109. **PFEIFFER Jan Piotr** (ur. 25.11.1909 r.) — podporucznik, oficer 4 PL. W bitwie — 257, 32 dyony. Później latał w 307 dyonie. Zginął 20.12. 1943 r. nad Morzem Północnym.

110. **PIĄTKOWSKI Stanisław** (ur. 1.05.1912 r.) — podporucznik, oficer ? PL. W bitwie — 79 dyon. Zginął 25.10.1940 r. w walijskiej m. Pembrey. Pochowany na cm. St. Illtyd Churchyard.

111. **PILCH Edward** (ur. 25.02.1915 r.) — podporucznik, oficer 2 PL. W bitwie — 302 dyon. Zginął 20.02.1941 r. w pobliżu lotniska Tangmere, oblatując nowego „Hurricane". Pochowany na cm. w Chichester, gr. 42.41.

112. **PISAREK Marian** (ur. ?) — porucznik, oficer 4 PL. W bitwie — 303 dyon. Dowodził: 308 dyonem (23.06—10.12.1941 r.) i 133 Skrzydłem (18—20. 04.1942 r.). Zestrzelił: 12—1—2 samolotów wroga. Zginął w bitwie powietrznej nad Francją 20.04. 1942 r. Miejsce grobu nie znane.

113. **PNIAK Karol** (ur. 26.01.1910 r.) — podporucznik, oficer 4 PL. W bitwie — 32. 257 dyony Jedyny Polak który w tym okresie zestrzelił samolot włoski. Później latał w PFT (jako z-ca dowódcy). Dowodził 308 dyonem (17.02—1.07.1945 r.). Zestrzelił: 6 3/4—2—2 5/6 samolotów wroga. Mieszka w Polsce.

114. **POLACZEK Ernest** (ur. 21.09.1919 r.) — kapral, podoficer ? PL. W bitwie — 302 dyon. Później latał prawdopodobnie w lotnictwie bombowym. Zginął w locie bojowym nad Francją 2.09.1944 r. Pochowany na cm. w Oleans le Grond, gr. 35—36.

115. **POPŁAWSKI Jerzy** (ur. ?) — podporucznik, oficer ? PL. W bitwie — 111 i 229 dyony. Później dowodził 315 dyonem (17.04.1943—15.02.1944 r.). Zestrzelił: 5—0—2 samolotów wroga. Po wojnie za granicą.

116. **RADOMSKI Jerzy** (ur. ?) — podporucznik. rezerwista 1 PL. W bitwie — 303 dyon. W późniejszym czasie wykładowca w WSL z dziedziny lotnictwa myśliwskiego. Po wojnie osiedlił się na Sycylii.

117. **RADWAŃSKI Gustaw** (ur. ?) — podporucznik, oficer ? PL. W bitwie — 151, 56, 607 dyony. Później latał w 302 dyonie. Po wojnie za granicą.

Hawker „Hurricane" 401 Dywizjonu Myśliwskiego.

118. **ROGOWSKI Jan Aleksander** (ur. 3.01.1919 r.) — kapral, podoficer 6 PL. W bitwie — 74, 303 dyony. Zginął w locie bojowym nad Francją 28.05.1943 r. niedaleko Calais. Pochowany na cm. Plhen les Guines, gr. 55.

119. **ROZWADOWSKI Mieczysław** (ur. 15.05. 1915 r.) — podporucznik, oficer 1 PL. W bitwie — 151 dyon. Zginął w locie bojowym 15.08.1940 r. Miejsce grobu nie znane.

120. **RÓŻYCKI Władysław** (ur. 11.08.1907 r.) — porucznik, oficer 4 PL. W bitwie — 238 dyon. Później latał w 23 dyonie i 307 dyonie (jako d-ca eskadry). Po wojnie osiedlił się w Kanadzie.

121. **RYTKA Marian** (ur. 10.08.1914 r.) — sierżant, instruktor szkoły pilotów w Radomiu. W bitwie — 302 dyon. Zestrzelony 21.05.1941 r. nad Francją, przez 6 tygodni przedzierał się z powrotem do Anglii, za co promowano go do stopnia oficerskiego. Zginął 5.12.1942 r. na lotnisku Heston, w czasie oblatywania nowego „Spitfire". Pochowany na cm. Northwood, gr. H. 341.

122. **SAMOLIŃSKI Włodzimierz Michał** (ur. 14.10. 1916 r.) — podporucznik, oficer 2 PL. W bitwie — 253, 151 dyony. Zginął 28(26).09.1940 r. Miejsce grobu nie znane.

123. **SASAK Wilhelm** (ur. ?) — sierżant podchorąży z ? PL. W bitwie — 32 dyon. Zginął 30.11. 1940 r. Pochowany na cm. w Chichester.

124. **SAWICZ Tadeusz Władysław** (ur. 13.02. 1914 r.) — porucznik, oficer 1 PL. W bitwie — 303 dyon. Później latał w 316 dyonie (jako d-ca eskadry). Dowodził: 315 dyonem (26.09.1942—16.04. 1943), 3 Skrzydłem (14.06—10.10.1944 r.) i 131 Skrzydłem (10.10.1944—8.08.1945 r.). Po wojnie osiedlił się w Kanadzie.

125. **SEREDYN Antoni** (ur. ?) — kapral, podoficer 6 PL. W bitwie — 32, 213 dyony. Dalsze losy nie znane.

126. **SIUDAK Antoni** (ur. 1.04.1909 r.) — sierżant, podoficer ? PL. W bitwie — 303 dyon. Zginął 6.10.1940 r. (padł ofiarą nalotu bombowego Luftwaffe na lotnisko Northolt). Pochowany na cm. Northwood, gr. H. 225.

127. **SKALSKI Stanisław** (ur. 27.11.1915 r.) — podporucznik, oficer 4 PL. W bitwie — 501 dyon Później latał w 306 dyonie (jako d-ca eskadry), 302 dyonie i 316 dyonie. Dowodził: 317 dyonem (12.06—1.11.1942 r.), PFT (marzec — czerwiec 1943 r.), 601 dyonem (czerwiec — wrzesień 1943 r.), 131 i 133 Skrzydłem. Najskuteczniejszy polski pilot myśliwski II wojny światowej — 22 zwycięstwa powietrzne. Autor książki pt. „Czarne krzyże nad Polską". Mieszka w Warszawie.

128. **SKOWRON Henryk** (ur. 26.05.1916 r.) — plutonowy podchorąży z ? PL. W bitwie — 303 dyon. Później instruktor w OTU. Zginął w wypadku lotniczym 18.07.1941 r. w szkockiej m. Dumfries. Pochowany na cm. Craigs Road.

129. **SOLAK Jerzy Jakób** (ur. 22.08.1910 r.) — podporucznik, inż., rezerwista 6 PL. W bitwie — 151, 249 dyony. Dalsze losy nie znane.

130. **SPORNY Kazimierz** (ur. ?) — podchorąży, rezerwista 3 PL. W bitwie — 23 dyon. Później latał w 32 dyonie i PFT. Zestrzelił: 5—1—1 samolotów wroga. Po wojnie zmarł za granicą.

131. **STEGMAN Stefan** (ur. 15.10.1915 r.) — podporucznik, oficer ? PL. W bitwie — 111, 229 dyony. Później latał w 316 dyonie. Zginął w locie bojowym nad Belgią 17.06.1943 r. Pochowany na cm. w Ostendzie, gr. 93—5—20.

132. **STĘBOROWSKI Michał Jan** (ur. 7.06.1909 r.) — porucznik, instruktor CWL. W bitwie — 238 dyon. Zginął 11.08.1940 r. w trzy godziny po por. Ostowiczu, jako drugi Polak w RAF. Miejsce grobu nie znane.

133. **SURMA Franciszek** (ur. ?) — podporucznik, oficer 2 PL. W bitwie — 151, 607, 257 dyony. Później latał w 308 dyonie. Zestrzelił: 5—3 1/3—1 samolotów wroga. Zginął 8.11.1941 r. Miejsce grobu nie znane.

134. **ŚWITOŃ Ludwik** (ur. ?) — sierżant, podoficer ? PL. W bitwie — 54 dyon. Dalsze losy nie znane.

135. **SZAFRANIEC Wilhelm** (ur. 1.12.1915 r.) — porucznik, oficer ? PL. W bitwie — 151, 56, 607 dyon. Zginął 23.11.1940 r. w m. Amesbury (Anglia).

136. **SZAPOSZNIKOW Eugeniusz** (ur. ?) — plutonowy, podoficer 1 PL. W bitwie — 303 dyon. Później promowany został do stopnia oficerskiego i dowodził eskadrą „A" 303 dyonu. Zestrzelił: 8 1/3—0—1 samolotów wroga. Po wojnie osiedlił się w Anglii.

137. **SZCZĘSNY Henryk** (ur. 27.03.1909 r.) — porucznik, instruktor CWL. W bitwie — 74 dyon. Później latał w 302 dyonie. Dowodził 317 dyonem (18.08—15.11.1941 r.). Zestrzelił: 9 1/3—1—2 samolotów wroga. Po wojnie osiedlił się w Anglii.

138. **SZLAGOWSKI Jan** (ur. ?) — sierżant, podoficer ? PL. W bitwie — 234, 152, 65 dyony. Dalsze losy nie znane.

(cdn)

ANDRZEJ R. JANCZAK

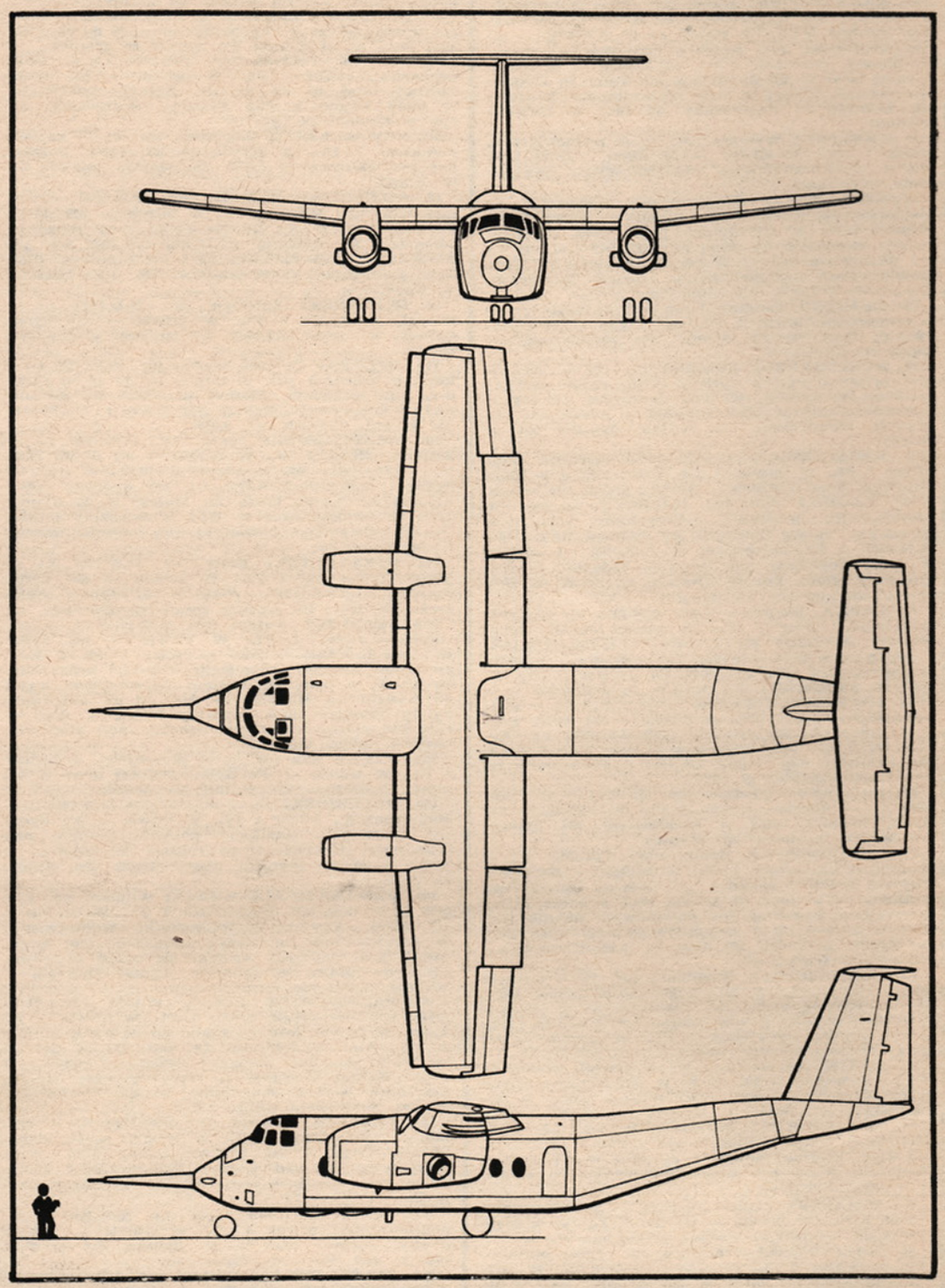
NASA/DITC AUGMENTOR WING

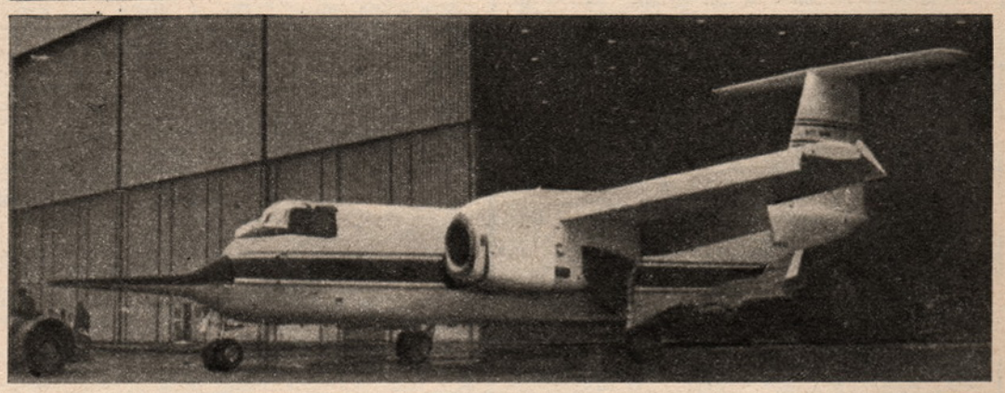
Przy współpracy amerykańskiej NASA i kanadyjskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu (DITC) powstał niezwykle ciekawy odrzutowy samolot doświadczalny — samolot krótkiego startu, oparty o koncepcję tzw. „augmentor wing" (płat wspomagany). Prace nad tą koncepcją rozpoczęto w wytwórni De Havilland Canada w roku 1960, a w pięć lat później wszedł w życie rządowy program współpracy z NASA na tym polu. Badania poprzedzono początkowo na zbudowanym w DHC modelu, w dużym tunelu NASA o rozmiarach 24 x 12 m. W 1970 roku prace były zaawansowane tak dalece, że postanowiono sprawdzić uzyskane wyniki w locie. W tym celu wytwórnia De Havilland Canada przy współpracy amerykańskich zakładów Boeing przebudowała egzemplarz samolotu DHC-5 „Buffalo" (amerykańskie oznaczenie wojskowe C-8A). Samolot doświadczalny został oblatany 1 maja 1975 r. i znajduje się w trakcie intensywnych badań.

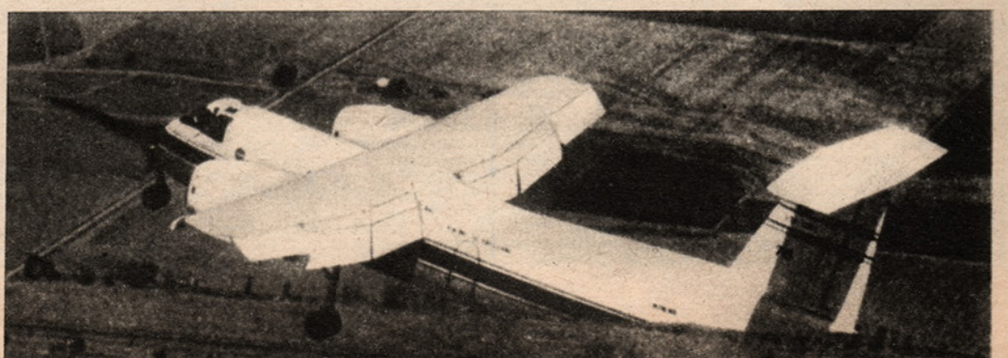
Samolot „Buffalo" nadawał się szczególnie do wypróbowania koncepcji „augmentor wing" ze względu na swój układ górnopłata z usterzeniem w kształcie litery T. W trakcie przeróbki zachowano kadłub i usterzenie, natomiast skrzydło uległo intensywnej przeróbce, a mianowicie skróceniu i poszerzeniu wskutek zabudowy urządzeń supernośnych. Drugą istotną zmianą było zastąpienie turbośmigłowych silników samolotu dwuprzepływowymi silnikami odrzutowymi Rolls Royce „Spey" Mk 801SF o ciągu 1 080 kG każdy. Silniki te oprócz swej funkcji napędowej grają istotną rolę w wytwarzaniu siły nośnej.

Koncepcja „płata wspomaganego" polega na sterowaniu warstwą przyścienną (SWP) przy pomocy układu klap o działaniu ejektorowym. Klapy są podwojone, tzn. składają się z klapy górnej i dolnej. Każda z nich jest wyposażona w układ szczelin. Powietrze z drugiego konturu silnika jest rozprowadzane przewodami wzdłuż skrzydeł i wdmuchane między klapy. Na skutek efektu ejektorowego przez szczeliny w klapach górnej i dolnej dostaje się do istniejącego między nimi kanału powietrze opływające płat.

Opływ płata ulega intensyfikacji, co zapobiega oderwaniu jednocześnie strumienia powietrza z silnika wraz z zassanym powietrzem zewnętrznym i daje pewien efekt napędowy. Przy wychyleniu klap (max. wychylenie wynosi 75°) zarówno przepływ zewnętrzny jak i wewnętrzny zostają odchylone w dół, przez co współczynnik wyporu płata silnie wzrasta. Układ urządzeń supernośnych uzupełniony jest w stałe szczeliny na całej krawędzi natarcia oraz lotki, które wychylają się o połowę wychylenia klap, zachowując zdolność różnicowego wychylenia dla sterowania poprzecznego. Sterowność ta jest wspomagana spollerami oraz układem dławienia przepływu wewnętrznego klap. Lotki są nadmuchiwane, aby zapobiec oderwaniu przepływu przy silnych wychyleniach. Część powietrza z silnika używana jest również do sterowania warstwą przyścienną na kadłubie. Silniki zaopatrzone są w rozdwojone dysze z układem kaskadowym, odchylającym główny (pierwotny) strumień gazów w dół, co dodatkowo wzmacnia nośność. Jest to urządzenie podobne jak w silniku „Pegasus" pionowzlotu „Harrier". Zakres wychyleń wynosi od 18 do 116° (czyli 26° do przodu). Wskutek przebudowy gondol silnikowych trójkołowe podwozie samolotu nie jest chowane. Koła główne (podwójne) zostały zastąpione kołami przednimi samolotu Boeing 727. (J. Ś.)







DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 24,00 m, długość — 28,44 m, wysokość — 8,75 m, pow. nośna — 80,36 m², wydłużenie — 7,2.

Masy: Masa własna — 14 500 kg, masa całkowita max. — 20 400 kg, masa do lądowania max. — 19 500 kg, obciążenie pow. — 254 kg/m², obciążenie ciągu — 2,5 kg/kG.

Osiągi: Prędkość dopuszczalna — 333 km/h, prędkość przelotowa max. — 296 km/h, prędkość przeciągnięcia — 76 km/h, wznoszenie — 17,5 m/s, start na 10,7 m — 295—320 m, zasięg max. — 550 km.

W początkach września w kierunku planety Mars wystartował drugi próbnik międzyplanetarny „Viking", który towarzyszy pierwszemu podobnej konstrukcji próbnikowi, wysłanemu w ostatniej dekadzie sierpnia. Oba starty przeprowadzono przy użyciu rakiety nośnej „Titan-Centaur". Rakieta ta przysporzyła sporo kłopotu kierownictwu startu na Przylądku Canaveral. Po wzlocie „Vikinga" wybuchł bowiem pożar, niszcząc urządzenia startowe. Zdaniem specjalistów straty sięgają ponad pół miliona dolarów, a przewidywany w tym roku start satelity zachodnioniemieckiego, który miał nastąpić ze wspomnianego ośrodka, będzie musiał być przełożony co najmniej do stycznia roku przyszłego.

16 września z terenu ZSRR na orbitę okołoziemską wprowadzono nowego satelitę „Kosmos-760", a z Francji informują o zakończeniu działania satelity technicznego D5A „Pollux", który od maja bieżącego roku poddawany był doświadczeniom. Między innymi przy pomocy zabudowanego na tym miniaturowym obiekcie (o masie 16 kg) silnika pracującego w określonych odcinkach czasu. Satelita spłonął w atmosferze ziemskiej w pierwszych dniach września. Informację tę podajemy nie dlatego, że zniszczenie satelity jest jakimś wielkim wydarzeniem, a po prostu dlatego, aby poinformować Czytelników zaniepokojonych nadmiernym zanieczyszczeniem Kosmosu różnymi sztucznymi obiektami, że nie wszystkie satelity pozostają „na wieki" w przestrzeni kosmicznej.

Państwa arabskie zainteresowane są budową własnej sieci telekomunikacyjnej, wykorzystującej satelity łącznościowe. W sprawie tej odbyła się w Algierze konferencja wstępna, na której omawiano możliwości sfinansowania wielkiego przedsięwzięcia, w pierwszej fazie budowę odpowiednich stacji naziemnych współpracujących w jednolitym systemie satelitarnym. Przewiduje się, że system łączności satelitarnej w krajach arabskich może być zrealizowany już w roku 1977.

Amerykański satelita zasobów „Landsat-1" przynosi coraz to nowe, nieoczekiwane wyniki swych kosmicznych obserwacji. Jak wynika z wypowiedzi dra Muehlefelda, przedstawiciela służby geofizycznej w Porz-Wahn (RFN), ostatnio uzyskane zdjęcia z tegoż satelity umożliwiły odkrycie minerałów w rejonie Kolonii, które znane były co prawda przed wiekiem, ale obecnie uznane zostały przez specjalistów za wyczerpane.

Astronauci amerykańscy, którzy uczestniczyli w locie „Sojuz--Apollo", odwiedzą wraz z rodzinami ZSRR. Jak informuje prasa codzienna, pobyt astronautów w Kraju Rad przewidziany jest na około dwa tygodnie i będzie mieć charakter wypoczynkowy.

Jak ten czas szybko leci, chciałoby się powiedzieć na wiadomość, że do muzeum trafił już statek powietrzny NASA M-2, zwany również „latającą wanną" ze względu na swe oryginalne kształty. Był to po prostu odpowiednio aerodynamicznie przystosowany kadłub do prób lotów w przestrzeni kosmicznej i atmosferze ziemskiej. M-2 znajduje się obecnie w muzeum im. Smithsona w Waszyngtonie. Na statku tym wykonano 42 loty, zbierając cenne doświadczenia, które owocować będą w budowanym obecnie samolocie kosmicznym zdolnym do lotów w Kosmosie i atmosferze ziemskiej.

We francuskim ośrodku kosmicznym w Kourou (Gujana) przeprowadzono serię startów balonów meteorologicznych, uzupełniających sondaże rakietowe. A z Przylądka Canaveral w nocy dnia 26 sierpnia rakieta „Delta" wyniosła nowego satelitę łącznościowego „Symphonie-2", wspólne dzieło Francji i RFN. Satelita ten przeznaczony jest do utrzymywania łączności między krajami środkowoeuropejskimi, a także Kanadą i ZSRR. Próbne seanse dokonywano przy pomocy poprzedniego satelity tegoż typu, oznaczonego numerem pierwszym.

P. E.

Z LOTU PO świecie

CO ÓSMY PILOT WŚRÓD BRONIĄCYCH ANGLII ZAŁÓG MYŚLIWSKICH BYŁ POLAKIEM

15 września w Wielkiej Brytanii odbyły się obchody 35-lecia bitwy powietrznej o Anglię. W związku z tym w bazie RAF w Uxbridge, która w czasie wojny była jednym z głównych ośrodków dowodzenia jednostek myśliwskich, odbyło się spotkanie weteranów słynnej bitwy.

O wielkim wkładzie polskich pilotów w bitwie o Anglię przypomina dziennik londyński „News of the World". Dziennik ten podaje, że co ósmy pilot wśród broniących Anglii załóg myśliwskich był polakiem. Polscy piloci zostali uhonorowani 186 krzyżami lotniczymi i 342 innymi brytyjskimi odznaczeniami wojskowymi. Jak podaje wspomniana wyżej gazeta, spośród 139 pilotów latających w czasie bitwy o Anglię na myśliwcach „Spitfire" i „Hurricane" dotychczas żyje około czterdziestu.

TRANSPORT

■ **Wobec stale zwiększających się zadań oraz rozszerzenia zakresu działalności także na usługi lotnicze pozatransportowe, Sekcja Transportu Lotniczego Stałej Komisji Transportowej RWPG została przekształcona w Stałą Komisję Lotnictwa Cywilnego. Dzięki tej zmianie organ lotniczy RWPG zyskał nie tylko szerszy zakres działalności obejmując wszystkie dziedziny lotnictwa cywilnego, lecz także samodzielność. Dotychczas zasadnicze uchwały Sekcji wymagały zatwierdzenia przez Komisję Transportową. Pierwsze posiedzenie nowej Komisji odbędzie się w Moskwie, 30 października roku bieżącego.**

■ **Po zastosowaniu w portach lotniczych w styczniu 1973 r. specjalnych środków wykrywania, w Stanach Zjednoczonych już prawie od trzech lat nie wydarzył się ani jeden wypadek skutecznego uprowadzenia samolotu, gdy w roku 1969 było ich 40. Podkreśla się, że do zwalczania piractwa w zasadniczy sposób przyczyniło się stanowisko wielu państw (m.in. Kuby) — nie przyjmowania uprowadzonych samolotów.**

■ **Krytyczna sytuacja finansowa towarzystwa „Pan American" pogłębia się. W pierwszym półroczu br. deficyt wzrósł o 59 mln dol., zwiększając ponoszone od 1969 roku straty do 256 mln dol. Według ostatnich informacji, Iran zrezygnował z udziału w spółce.**

■ **KLM zamknęła rok obrachunkowy 1974/75 deficytem 65,4 mln florenów. Wprawdzie w okresie tym przewozy towarzystwa wzrosły o 3%, jednak przy zwiększonym o 6% zaoferowaniu.**

■ **W Montrealu obradowała konferencja dyplomatyczna w sprawie zmian w Konwencji Warszawskiej z 1929 r., dotyczących przewozu towarów. W konferencji uczestniczyła delegacja polska z wiceministrem Janem Raczkowskim.**

■ **Obecnie obowiązuje w przewozach północno-atlantyckich 40 różnego rodzaju taryf. Zdaniem IATA, liczbę tę można by zmniejszyć do 6.**

■ **„Air France" zatrudnia od niedawna na stanowisku pilota — kobietę. Pierwszą francuską pilotką komunikacyjną jest p. Danielle Décuré, mająca za sobą ponad 4 tys. godzin lotów, pracę instruktora i kilka zwycięstw w zawodach lotniczych.**

■ **Na zlecenie „British Airways" znany kompozytor kanadyjski skomponował marsz gloryfikujący samoloty „Concorde". (O)**

PRZEMYSŁ

■ **Zakłady Mc Donnell—Douglas studiują możliwość budowy nowego typu samolotu komunikacyjnego oznaczonego DC-X-200. Samolot ten charakteryzować się ma wyjątkowo niskim zużyciem paliwa i przeznaczony będzie do przewozu do 206 pasażerów na trasach o długości do 4750 km. Przewiduje się, że hałas nowego samolotu, tak w czasie startu jak i lądowania, nie będzie przekraczał 98 EPNdB. Koszty realizacji planu budowy nowego samolotu określane są na 500—600 mln dolarów. Cena jednego samolotu według przewidywań wytwórcy wynosić będzie 20—21 mln dolarów. Wprowadzenie nowego typu maszyny przewiduje się na lata 1979/80.**

■ **W nowo produkowanych samolotach typu Boeing 747 w wersjach 747-200, 747C i 747F instaluje się zwiększone zbiorniki paliwa o 7570 l. Ogólna pojemność zbiorników wzrasta w związku z tym do 200 625 l, co pozwala obecnie na loty tych samolotów na dłuższych trasach, np. Londyn—Bombaj, bez potrzeby lądowania w celu uzupełnienia paliwa.**

■ **Francuski państwowy koncern przemysłu lotniczego Aerospatiale, w ubiegłym roku, mimo poważnego bo aż trzydziestodwu procentowego wzrostu obrotów, zanotował w ogólnym bilansie straty w wysokości blisko 364 mln franków. Kierownictwo koncernu tłumaczy ujemny bilans wprowadzeniem do produkcji szeregu nowych konstrukcji jak i kryzysową sytuacją szeregu klientów. Wpływ na zaostrzenie konkurencji ze strony amerykańskiego przemysłu lotniczego miał również spadek wartości dolara, a tym samym względne potanienie samolotów i śmigłowców produkcji USA. Deficyt firmy Aerospatiale pokryty zostanie dotacjami rządowymi.**

W LOTNICTWIE NIE MA STAROŚCI

Nie wymyśliliśmy tego hasła. Przykładem może być 83-letnia Amerykanka pani Maria Hart, która 13 września po samotnym przelocie Atlantyku wylądowała na irlandzkim lotnisku Shannon. Była to już dziesiąta jej podróż nad Wielką Wodą. Leciała na samolocie Beechcraft. Pani Hart wyraźnie zaznaczyła przedstawicielom prasy, że jej lot nie jest wielkim wyczynem, a po prostu kolejną wycieczką, którą zamierza jeszcze nie raz powtórzyć. Dzielna lotniczka ma za sobą około 5 tysięcy godzin spędzonych w powietrzu. Co na to 20—40 czy 50-latki, które narzekają na łamanie w kościach?

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

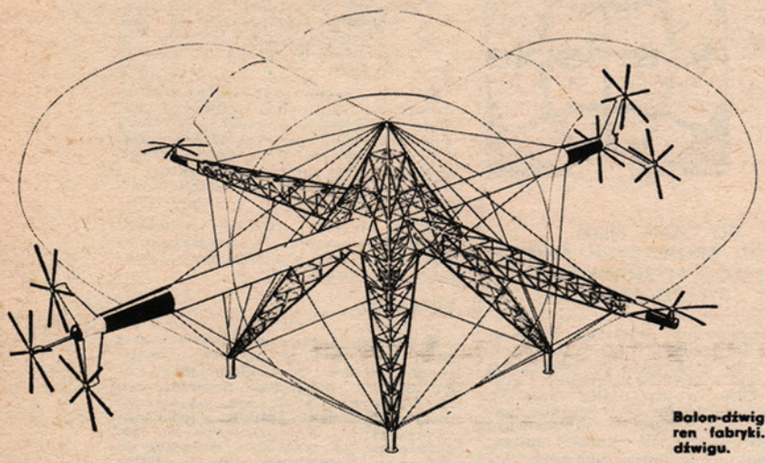
Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu.

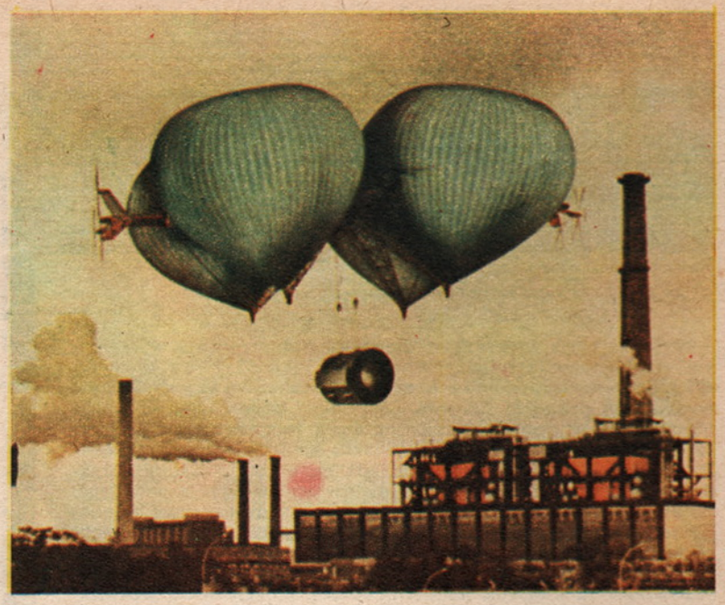
REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa
Telefon: 27-33-78

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52,
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji, JERZY GRZEGORZEWSKI, WIKTOR WIONCZEK, STANISŁAW SZYMAŃSKI — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.
WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie 156 zł, półrocznie — 78 zł, kwartalnie — 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechniania Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00-840 Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 26.IX.1975 r. Zam. 5142.
INDEKS 37703/37505 B-68





Balon-dźwig transportuje ogromny zbiornik na teren fabryki. Obok schemat konstrukcji metalowej dźwigu.

BALONY WRACAJĄ NA START

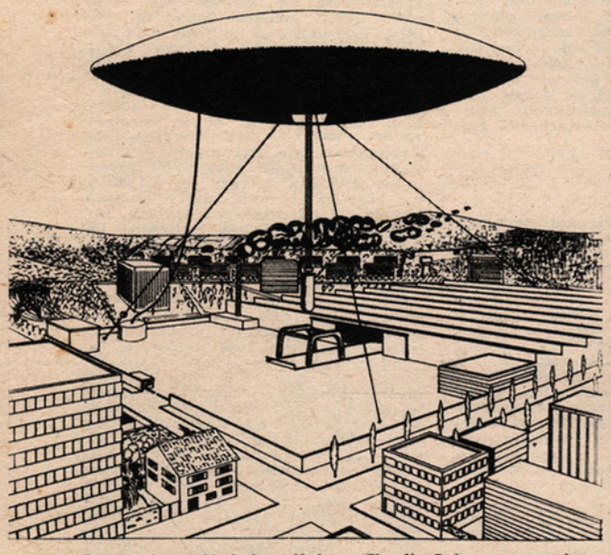
W Związku Radzieckim, USA, Francji i Japonii prowadzone są rozległe studia nad wykorzystaniem statków powietrznych lżejszych od powietrza. Przede wszystkim chodzi o potrzeby gospodarki narodowej, chociaż zastosowanie balonów na przykład w turystyce nie jest wykluczone. Balony, których projekty rodzą się w biurach konstrukcyjnych naszej epoki, to olbrzymy przeznaczone do unoszenia wielkich ładunków. Budowniczowie chcą zatem od razu przenosić, dosłownie w jednym kawałku, poszczególne podzespoły budowlane, dźwig powietrzny staje się coraz bardziej użytecznym narzędziem, czego przykładem są obecnie śmigłowce. Balon dysponuje wielkim udźwigiem, dlatego też o nim przede wszystkim mówi się jako o przyszłościowym pomocniku służb budowlanych, okrętowych i innych.

Wśród licznych projektów na uwagę zasługuje francuski o nazwie „Obelix". Chodzi tu o zespół czterech balonów utrzymywanych na wspólnej ramie, wyposażony w system manewrowy (silniki napędzają wirniki nośne). A oto rozmiary dźwigu balonowego pokazanego obok na rysunkach. Wysokość całkowita 85 m, długość 200 m, a szerokość 170 m. Każdy z balonów ma średnicę 80 m i wysokość 78 m przy pojemności 250 000 m³. Łączna zatem pojemność zespołu wynosi milion m³. Powłoki balonów wypełnione mają być niepalnym gazem — helem. Osiem wirników od śmigłowca „Super Frelon" o 18,9 m średnicy napędzanych jest trzema turbinowymi silnikami o mocy 150 KM każdy. I jeszcze kilka danych. Masa całkowita 1 040 ton, z czego 137 ton przypada na konstrukcję, 28 na balony, 80 ton na paliwo, 140 ton na hel i 500 ton na ładunek. Nad projektem pracują specjaliści z Aerospatiale i ONERA.

Wśród obecnie wykorzystywanych balonów sterowych najpopularniejszy jest niewątpliwie balon „Europa N2A" zbudowany w Wielkiej Brytanii w roku 1972. Balon ten jest identyczny jak amerykańskie „America" i „Mayflower". Ma długość 59 m, wysokość 18 m, a szerokość 15 m. Pojemność 5 740 m³. Powłoka dakronowa. Dwa silniki „Continental" mają moc po 210 KM i napędzają dwułopatowe śmigła o średnicy 2,10 m. Masa własna sterowca 4 260 kg, a masa całkowita 5 825 kg. Udźwig 1 565 kg. Prędkość maksymalna 80 km/h, prędkość podróżna 55—65 km/h. Czas lotu około 25 godzin przy zapasie paliwa wynoszącym 600 litrów. Pułap około 2 500 m, wysokość przelotowa 300—1 000 m.

Balon Europa wykorzystywany jest, jak widać ze zdjęcia, do reklamy wyrobów znanej firmy amerykańskiej (przemysł grumowy), lotów turystyczno-propagandowych, pomiarów aerofotogrametrycznych oraz dla celów doświadczalnych.

Zdjęcia: „Aviasport", „Air et Cosmos"



Projekt francuski balonu-dźwigu „Titan". Balon ten o niezwykłym kształcie ma mieć pojemność 1,5 mln m³, udźwig 900 ton. Kilkanaście manewrowych silników napędzających śmigła usytuowane na obwodzie balonu. Średnica olbrzyma 470 m.

Tak wygląda kabina pilota sterowca: 1 — wyposażenie radiowo-nawigacyjne, 2 — dźwignia gazu i zmiany skoku śmigła, 3 — dźwignia rozruchu silnika, 4 — wskaźniki ciśnienia gazu w powłoce, 5 — wskaźniki zapasu paliwa i energii elektrycznej, 6 — przyrządy pilotażowe, nawigacyjne i silnikowe, 7 — pedały orczyka, 8 — koło steru wysokości.